This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

Consignes d'utilisation

Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

+ *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.

+ *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.

+ *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.

+ *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

À propos du service Google Recherche de Livres

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse `http://books.google.com`

Transportation
Library
HE
151
.R17

LA LOCOMOTION

HISTOIRE

DES

CHARS, CARROSSES

OMNIBUS

ET

VOITURES DE TOUS GENRES

PAR D. RAMÉE

Sol lucet omnibus.

ÉDITION
illustrée de 20 gravures

PARIS
AMYOT, ÉDITEUR, 8, RUE DE LA PAIX

MDCCCLVI

10 plates
81
BB1
Cat. 75

LA LOCOMOTION

TYPOGR. ERNEST MEYER, A PARIS

3, rue de l'Abbaye.

TYPOGR. ERNEST MEYER, A PARIS

3, rue de l'Abbaye.

TYPOGR. ERNEST MEYER, A PARIS

8, rue de l'Abbaye.

Pl. 1.

Char égyptien.

Char grec.

UNIV. OF H.

LA LOCOMOTION

HISTOIRE

DES

CHARS, CARROSSES

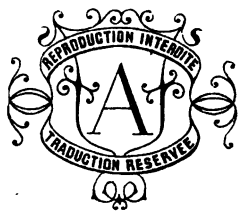
OMNIBUS

ET

VOITURES DE TOUS GENRES

PAR D. RAMÉE

Sol lucet omnibus.



PARIS

AMYOT, ÉDITEUR, 8, RUE DE LA PAIX

MDCCCLVI

AMI LECTEUR,

Jette un regard favorable sur ce petit livre; c'est le fruit de nombreuses et longues recherches sur un sujet qui ne t'est point indifférent. Qui que tu sois, agriculteur, commerçant, bourgeois, duc, et voire même prince, tu y trouveras largement de quoi satisfaire ta curiosité.

De nos jours la vie s'use si vite qu'il est permis de croire, ami lecteur, que tu ne trouverais jamais le loisir de faire ce que pour ton plaisir a fait un patient bibliophile, en cherchant dans un nombre prodigieux de livres les renseignements sur l'emploi des voitures, depuis les temps les plus reculés.

Puisses-tu, ami lecteur, faire bon accueil à ce petit livre qui, bien que sans prétention, n'en a pas moins celle de t'instruire en t'amusant.

© EH 11-23-43.

HISTOIRE DES VOITURES
CARROSSES, CHARS, ETC., ETC.

I.

Histoire des Voitures dans l'Antiquité.

Dans notre société moderne, tout le monde fait indistinctement usage d'une infinité de choses sans s'inquiéter de leur origine et de leur histoire; on ne se soucie guère davantage des conséquences désastreuses que peut produire leur emploi désordonné et arbitraire. Au fond, on les regarde comme trop insignifiantes en elles-mêmes, pour tenir aucun compte des conséquences matérielles qu'elles font naître. Il y a cependant des choses agréables à l'homme et passées dans les faits accomplis, qui, mal employées ou utilisées sans mesure, occasionnent indirectement des perturbations sociales dont les causes sont imperceptibles pour les esprits superficiels, et auxquelles on assigne une toute autre et fausse origine. Au nombre de ces choses, il faut ranger le véhicule, l'ustensile de trans-

port pour l'homme, la voiture en général, et le carrosse de luxe en particulier. Nous allons en esquisser l'origine, l'histoire, les transformations et la variété : le lecteur n'aura plus qu'à en tirer lui-même un enseignement utile.

En jetant les yeux sur la nature au sein de laquelle nous vivons, nous voyons que toutes les plantes et tous les minéraux restent immobiles à leur place. Tous les êtres du règne animal, au contraire, se meuvent : ils marchent, volent, nagent ou rampent. L'homme seul, le plus parfait et le plus intelligent d'entre eux, le seul qui progresse et qui soit doué de la mémoire la plus étendue et la plus merveilleuse, sait se faire *porter* et *traîner*. Lui seul combat sur l'éléphant, le cheval, le chameau et le mulet ou tout autre quadrupède quelconque. Il s'élance sur ses ennemis et les attaque, soit monté sur un des animaux que nous venons de nommer, soit debout sur un char traîné par eux. A l'aide des animaux il parcourt la terre sans se fatiguer. Il combat aussi sur mer dans des maisons ou voitures fortifiées nommées vaisseaux, et qui flottent sur l'eau. C'est encore sur des vaisseaux que l'homme franchit sans fatigues les mers et les océans. Ces différents moyens de transport sont merveilleux dans leurs dé-

tails et admirables dans leur ensemble. L'homme sait encore prendre ses plaisirs monté sur un des animaux qu'il a eu la patience et le talent de dompter et de dresser. Il chasse sur un cheval qu'il dirige avec habileté, ou sur un éléphant qu'il a su élever à divers usages.

De nos jours, toutes les espèces de locomotion, sur terre et sur eau, ont été portées à un rare degré de perfection. A l'aide de la vapeur, l'homme a surpassé la rapidité du vol de l'oiseau dans les airs et la vitesse du poisson dans les fleuves; il ne lui manque plus qu'à résoudre le problème de la locomotion aérienne : la science l'y conduira infailliblement avec le temps, puisqu'elle lui a bien fait découvrir l'électricité.

Ce qui est remarquable, c'est que quels que soient les progrès qu'ait faits la science archéologique au XIXe siècle, il ne lui a pas encore été permis de percer les ténèbres qui enveloppent toujours l'origine de la plupart des inventions les plus vulgaires comme les plus utiles à la société. Au moyen de monuments historiques de divers genres, la science moderne a déjà pu faire reculer de quelques milliers d'années l'histoire de la civilisation de certains peuples de l'Asie et de l'Afrique, comme par exemple des Assyriens et des

Égyptiens. Il est prouvé qu'il y a eu d'anciennes et de puissantes civilisations qui ont été détruites et oubliées à tel point, que les historiens de l'antiquité occidentale en mentionnent à peine le souvenir. Ce que l'on a longtemps pris pour l'enfance d'une société n'était, au contraire, que les débris et les échos expirants d'une civilisation antérieure. En remontant aux origines de la race blanche, à laquelle appartiennent les peuples qui se sont distingués par une histoire et une religion rationnelle et vraiment possible et utile, en remontant à ces origines au moyen des ouvrages en langue sanscrite, qui est la plus ancienne connue, il est hors de doute que nos ancêtres ne combattaient leurs ennemis que montés sur des *chars*, traînés par des chevaux, usage qui s'est perpétué pendant un temps immémorial chez les Indiens, les Assyriens, les Égyptiens, les Perses, les Grecs, les Scythes, les Cimbres, les Celtes et les Galls. Mais voilà aussi tout ce que nous saurons de cette primitive locomotion.

Nous ne nommerons ici, que pour mémoire, le *soc* primitif destiné à préparer la terre pour recevoir l'ensemencement du grain qu'ensuite le soleil doit fructifier. Conduit au moyen d'un levier et traîné d'abord par des hommes, la charrue ne fut pas longtemps

sans recevoir une addition très-utile, et qui consistait en deux petites roues facilitant le labour ainsi que le transport de l'instrument. Plus tard, les hommes qui traînaient la charrue furent remplacés par des bœufs; de là, la reconnaissance rendue par presque tous les peuples aux taureaux sacrés. Et cela était juste et bien. Cependant, les charrues à roues n'étaient en aucune manière un véhicule, une voiture de transport : les roues ne facilitaient que l'opération laborieuse du soc.

Un moyen de transport pour les choses, sans constituer de voiture, est donné par le rouleau, qui est très-ancien, et dont on se sert encore de nos jours en tous pays, pour transporter en plaine les plus lourds fardeaux. C'est l'instrument de transport le plus simple comme le plus primitif. Mais il est lent et ne peut s'employer que sur une surface unie, solide et résistante.

Ensuite fut inventé le traîneau ou claie, moyen de transport primitif, simple, glissant facilement sur tous les terrains et pouvant servir même dans les pays de montagnes. Mais il s'est, à coup sûr, passé bien du temps avant qu'on s'avisât d'y adapter une sorte de galets pour en faciliter et en accélérer le mouvement.

Si l'agriculture a donné lieu à l'invention de la charrue, qui aide essentiellement à donner du grain beau et en abondance, elle a aussi donné naissance à la charrette à deux roues ainsi qu'au chariot à quatres roues, destinés à transporter le blé fauché dans les bâtiments élevés pour le conserver. C'est donc d'abord à l'agriculture qu'on est redevable de l'invention du véhicule pour le transport des objets, et cette voiture agraire, très-simple et très-rustique à l'origine, a servi de type pour le carrosse le plus compliqué, le plus riche et le plus élégant. Si le carrosse de luxe peut être saisi et vendu par le créancier, il n'en était pas de même de la charrue, des charrettes et, en général, des instruments aratoires. La charrue et la charrette ne pouvaient être saisies, même pour deniers royaux ou publics. Ce privilége, introduit en faveur de l'agriculture, avait déjà lieu chez les peuples de l'antiquité, et surtout chez les Romains. Il fut adopté dans le droit français et confirmé par plusieurs ordonnances de Charles VIII, François 1er (1540), Charles IX (1571), Henri IV (1595), Louis XIV (1667). Une ordonnance de 1360, de Philippe VI de Valois, défendait de donner en gage aux *Juifs*, les socs, contres et ferrements des charrues.

Nous ne parlerons non plus, que pour mémoire, des équipages des divinités helléniques, dont on ne trouve de traces que dans les poëmes d'Homère et dans les monuments plastiques de l'antiquité. Ces divinités ne datent que de la seconde phase théologique des Grecs et sont de création dorienne : Homère n'en est que le vulgarisateur. Jupiter, Neptune, Pluton, Apollon et Mars avaient des chars; Junon en avait un aussi qu'elle montait avec Minerve. La description qu'en donne l'auteur de l'Iliade sert à nous éclairer sur la disposition des chars aux xe et xie siècles en Grèce, avant l'ère vulgaire. Le cinquième chant est surtout curieux sous ce rapport. — Déméter et Cora sont aussi assises dans des chars, ainsi que l'Aurore, Amphitrite et les Néréïdes. Eschyle le fait savoir dans son Prométhée. Aphrodite est montée sur un char en forme de coquille, et traînée par des tourterelles. Hermès l'est par des bœufs, et Thor, le dieu du Nord, des Scandinaves et des Germains, a attelé des boucs à son char. Dans la religion indienne, Indras, le dominateur du firmament, est monté sur un éléphant.

Il faut distinguer deux sortes de voitures, celles d'utilité qui sont destinées à transporter des matériaux et des marchandises, et celles d'agrément qui ne servent

uniquement qu'à transporter les hommes. La voiture pour le transport des marchandises est d'une très-haute antiquité; elle remonte à l'origine du commerce qui doit lui-même sa naissance aux premières sociétés des hommes. La seconde espèce est relativement moderne, en tant qu'utilisée par un nombre considérable de particuliers.

Les principales voitures des anciens étaient les chariots, les chars et les litières. Les chariots, sans compter les usages de la vie civile, servaient principalement à la guerre, et alors ils étaient armés de faux et autres instruments tranchants, placés à l'extrémité des timons, aux rayons et aux jantes des roues et à l'extrémité de leurs essieux. Les chars servaient, aux anciens, à la guerre pour porter les généraux et les principaux officiers; dans les cérémonies sacrées, pour porter les images des dieux, ou bien, dans les jeux, pour disputer le prix de la course. Mais les anciens n'avaient absolument pas coutume, du moins pour les particuliers, de se servir de voitures pour se transporter d'un lieu à un autre, se servant toujours de chevaux, ou bien préférant aller à pied. La voiture n'était donc qu'au service de la souveraineté. Nous verrons plus tard par quelques exemples que lorsqu'on permet-

tait, par exception et privilége, à des particuliers de se servir de voiture dans certaines circonstances, le public en montrait son mécontentement par des murmures non dissimulés. Dans l'antiquité, il y avait parmi les masses beaucoup plus d'esprit d'ordre, d'esprit de justice et de convenance que chez nous, en Europe, dans les temps modernes. Ensuite, quelques rares priviléges n'étaient accordés qu'à ceux qui les avaient mérités par l'élévation de leur caractère et de leur conduite, ou par quelque fait éclatant. Un simple particulier ne pouvait pas, à cause de sa richesse, fronder l'opinion publique et devenir le premier à établir des modes et des usages pouvant troubler l'ordre, la tranquillité et la morale universelle. Il y a bien des choses matérielles dans notre ordre social moderne qui amènent des perturbations parmi les nations européennes, et qui sont inconnues aux nations païennes et contemporaines, et qui l'étaient également des anciens. Cela s'appelle le progrès dans quelques vocabulaires.

L'histoire de presque tous les peuples nous apprend que le chariot de l'agriculteur et du commerçant, comme le char du guerrier et du prince pontife, ont été en usage dans les temps les plus reculés.

Le pharaon hyksos ou arabe, qui régnait sur la Basse-Égypte du temps que le juif Joseph fut son ministre, envoya des chariots au devant de Jacob lorsqu'il se rendait de Judée en Égypte. Le même pharaon fit monter Joseph dans le char ou chariot qui était le second après le sien. Nous savons en dehors du récit de la Genèse, et cela par les monuments de sculpture, que le char était fort ancien chez les Égyptiens, peuple guerrier, peuple d'agriculteurs et d'industriels, qui habitait une vallée étendue où le char devait être utile, et primitivement d'un emploi facile et commode.

Mais depuis le règne de Sésostris ou Rhamsès III le Grand, qui régnait au milieu du XVIe siècle avant l'ère vulgaire, l'Égypte fut entrecoupée de canaux pour l'irrigation des champs ; et depuis ce pharaon, dit Hérodote, ce pays devint impraticable pour les voitures. En Égypte, le roi et le guerrier seuls se servaient du char qui était toujours à deux roues et à deux chevaux, jamais à quatre.

Dans la plupart des provinces de la Grèce, l'usage de la voiture ou chariot et du char était très-restreint, parce que ces provinces sont presque toutes très-accidentées et très-montagneuses. Nous trouvons le char

de combat et le char religieux dans les temps reculés de la Grèce. Ce char ou *biga* était composé d'une caisse ouverte par derrière, fixée sur un essieu auquel étaient adaptés deux forts galets, disques ou tympans, pleins et sans rayons, et plus tard, deux roues légères à moyeux, rayons et jantes. Le timon tenait soit à la caisse, soit à l'essieu. Ce char était traîné par deux chevaux. Les rois et les princes seuls combattaient dans ce véhicule qui était ou en bois ou en fer. Les guerriers y montaient au nombre de deux, et prenaient avec eux souvent une troisième personne, un valet, qui conduisait les chevaux. Il y avait à Oncheste (1), ville de la Béotie, des courses à chars, dont les chevaux terminaient la distance à parcourir, librement, sans conducteurs. On doit placer l'origine de ces courses dans le XIXe siècle avant l'ère vulgaire. Le char à deux chevaux était très-ancien en Grèce, où il subsista toujours, quoique vers le XVIe siècle avant l'ère vulgaire, un autre attelage lui ait fait concurrence. Avec la monarchie en Grèce, finit aussi l'usage des guerriers de combattre sur des chars. Dans les temps héroïques, au sein des Pélasges, sous les autochthones,

(1) Hymne à Apollon, 280. (P. 70). Voy. Heyne. Il. II, 506.

ou tribus franches de tout mélange d'étrangers, lors de l'ancienne royauté scientifique, pendant l'âge d'or de la Grèce, enfin, Erechthée, roi d'Athènes, introduisit dans l'Attique l'usage du char nommé *quadrige*, en se montrant lui-même à la fête des Panathénées, consacrée à Minerve, monté sur un char attelé de quatre chevaux de front.

Parmi les personnages historiques grecs, Agamemnon, roi de Mycènes, avait des chars de guerre et de luxe; Eurymédon, nom de son conducteur, de son cocher de corps, comme on aurait dit du temps de Louis XIII, et qui avait son tombeau à Mycènes, que Pausanias a pu voir, est devenu un personnage célèbre.

Aux Hyacinthies, fêtes en l'honneur de Déméter et non d'Apollon, comme on le prétend souvent, célébrées à Amyclée dans le mois d'Hécatombéus (ou septembre), on voyait les jeunes filles de Lacédémone se promener au milieu de la foule dans des voitures richement et particulièrement ornées pour la circonstance. Ces chars, nommés canathres, leur servaient aussi dans la pompe du cortége qui avait lieu pour se rendre au temple d'Hélène à Thérapné, non loin de Sparte, auprès de la plaine de l'Eurotas.

En l'année 408 avant l'ère vulgaire, l'Éléen Évagoras vainquit à la course du char à deux chevaux, et c'était la première fois que cette espèce de véhicule entrait dans la lice. Plus d'un siècle auparavant, en 516, Cléosthène d'Épidamne fut vainqueur à la course du char à quatre chevaux. De tous ceux qui ont eu des haras chez les Grecs, il fut le premier qu'on ait honoré d'une statue à Olympie.

Dans l'antiquité, dans les beaux temps de l'antiquité, avant la ruine de la croyance religieuse et des institutions sociales primitives, les particuliers ne se servaient que très-rarement, et seulement dans des cas extraordinaires, de voitures et de chars. L'histoire ne nous les montre en usage que pour les cérémonies religieuses et le transport des princes, des vieillards, des malades et des blessés. Hérodote raconte que les Argiens célébraient une fête en l'honneur de Junon. Il fallait absolument que la prêtresse Cydippe se rendît au temple sur un *char* traîné par une couple de bœufs; comme le temps de la cérémonie pressait et qu'il ne permettait pas à Cléobis et Biton, fils de Cydippe, d'aller chercher leurs bœufs, qui n'étaient point encore revenus des champs, ils se mirent eux-mêmes sous le joug, et, tirant le char sur lequel leur mère était mon-

tée, ils le conduisirent ainsi quarante-cinq stades (plus de huit kilomètres) jusqu'au temple de la déesse. Après cette action, dont toute l'assemblée fut témoin, ils terminèrent leurs jours de la manière la plus heureuse, et la Divinité fit voir, par cet événement, qu'il est plus avantageux à l'homme de mourir que de vivre. Les Argiens, assemblés autour de ces deux jeunes gens, louaient leur bon naturel, et les Argiennes félicitaient la prêtresse d'avoir de tels enfants. Celle-ci, comblée de joie, de l'action et des louanges qu'on lui donnait, debout aux pieds de la statue, pria la déesse d'accorder à ses deux fils le plus grand bonheur que pût obtenir un mortel. Cette prière finie, après le sacrifice et le festin ordinaire dans ces sortes de fêtes, les deux jeunes gens s'étant endormis dans le temple même, ne se réveillèrent plus, et terminèrent ainsi leur vie (1).

Quant au char à quatre roues, nous apprenons par Pline l'Ancien, qu'il fut inventé par les Phrygiens (2). Il faut donc qu'il soit très-ancien.

Il était d'usage à Athènes que la mariée fût reconduite chez elle en voiture le soir de ses noces. Une loi

(1) Hérodote, Liv. I, ch. 31.
(2) *Hist. nat.*, l. VII, 57-s.

de Solon ordonnait que toute femme honnête ne devait sortir la nuit de chez elle qu'en voiture et éclairée par une torche. Après la guerre contre les Perses, la Béotie, Sicyone et la Sicile étaient réputées pour la bonté et la beauté de la fabrication des chars et des voitures. Dès l'année 500 avant l'ère vulgaire, on attela des mules aux chars qu'on faisait courir dans les jeux publics. Pendant la seconde ou troisième journée des Thesmophories, fêtes consacrées à Déméter appelée Cérès dans la langue latine, on voyait dans Athènes un cortége, dans lequel les femmes, pieds nus, suivaient un char orné d'un vaste panier qui contenait des symboles de divers genres, et ce char était conduit ensuite au Thesmophorion. Au commencement du ve siècle avant l'ère vulgaire, Thémistocle traversa un matin Athènes en voiture accompagné de plusieurs hétaires. Ce grand capitaine avait-il une biga à lui appartenant, ou y avait-il dans la capitale de l'Attique des voitures de louage comme il y en avait à Rome, ainsi que nous le verrons plus tard? C'est ce qu'on ne sait pas.

Chez les Romains, moins difficiles sur leurs relations avec les étrangers, il y avait une foule de voitures imitées de celles des peuples qu'ils vainquirent ou des nations avec lesquelles ils tombèrent en con-

tact. Rome et une partie de l'Italie n'étaient point exclusives comme l'étaient les villes et les provinces de la Grèce, jalouses de conserver leur nationalité absolue, leur morale et leur honneur. La société grecque était sortie et s'était développée de son propre fond : l'essence en était bonne et belle. Il n'en était point ainsi de Rome, ramassis de vingt peuples différents, dont quelques-uns étaient très-dépravés, ceux surtout d'origine phénicienne, juive et arabe. Les Romains empruntèrent pour leurs mœurs et leurs usages une infinité de choses aux Étrusques, aux Grecs de la Grèce propre et à ceux de l'Asie-Mineure. Ils empruntèrent aux Égyptiens grécisés, aux Gaulois, aux Celtes, aux Belges et aux Bretons de la Grande-Bretagne. Ils subirent aussi sans le savoir l'influence des Carthaginois et de tous les traficants juifs et phéniciens établis dans la presque totalité des villes bordant la Méditerranée, et qu'ils durent nécessairement englober dans leurs interminables conquêtes. Par leurs bonnes qualités, les importations descendues du Nord balancèrent pendant quelque temps les mauvaises innovations venues de l'Orient et du Midi.

C'est particulièrement chez les Romains, dans l'antiquité, que les voitures arrivèrent à un usage très-

étendu, à une grande variété, et enfin à une prodigieuse richesse. Leurs jeux publics, leurs cérémonies civiles et religieuses, leurs triomphes et une infinité d'autres fêtes les poussaient à les diversifier et à y attacher un grand luxe.

Les Étrusques, peuple grec, d'origine pélasge, enseignèrent l'usage du char à deux chevaux aux Romains. Les chars étrusques étaient à deux roues et en fer ou en bronze. L'invention des chariots et des voitures à quatre roues et de l'attelage à deux chevaux, est attribuée aux Phrygiens par les anciens comme nous l'avons dit. De là, elle passa à Rome au moyen des relations commerciales. L'emploi du char de combat qui se maintint pendant une longue suite de siècles chez les Grecs, ne fut que de courte durée dans la péninsule Italique. Il était aussi antipathique à la démocratie qu'il était compromettant pour l'oligarchie dure et hautaine du patriciat romain. On le conserva donc pour d'autres usages.

Le plus ancien véhicule des Romains, est la voiture appelée *arcera,* nommée dans les douze tables, elle était couverte et destinée aux malades et aux personnes faibles ou impotentes. Les Romains connaissaient aussi la litière : elle ne fut importée à Rome qu'après

les guerres puniques, et lorsqu'ils eurent conquis l'Asie. D'abord d'une grande simplicité, les litières devinrent très-élégantes et très-richement ornées. Pendant les guerres civiles aucunes lois ne furent faites contre elles ; mais César donna des ordonnances pour les rendre plus simples et moins riches, et pour limiter leur emploi.

Une invention postérieure à l'arcera, est le véhicule nommé *carpentum*, dont on a des représentations sur des monnaies. C'était une boîte à deux roues surmontée d'une couverture cylindrique, composée quelquefois d'étoffes précieuses. Par son orgueil prodigieux, par son égoïsme et son arbitraire odieux, par des lois astucieuses faites par lui, l'oligarque patricien de Rome amena un tel désordre dans la société de l'empire, que de temps en temps, le législateur fut obligé de promulguer des lois somptuaires, afin de ramener un peu d'ordre dans la société qu'il voyait tomber en poussière et s'en aller avec rapidité vers un abîme qui devait l'engloutir. Sur la fin de la République on était loin des temps de la première guerre punique, où l'on permit pour la première fois depuis la fondation de l'État, à un citoyen romain, L. Métellus, de se servir d'une voiture pour se rendre au Sénat. Cette insigne

faveur lui fut accordée en témoignage de reconnaissance nationale pour avoir sauvé d'un incendie le palladium du temple de Vesta. Mais il avait sauvé l'image de Minerve aux dépens de sa vue : il resta aveugle pour toujours.

La *carruca* ou *carrocha* était une voiture romaine inventée du temps de l'empire. Elle avait quatre roues : la boîte était placée à une certaine élévation sur un train, composé de quatre montants fixés à l'aplomb des essieux et reliés entre eux par des traverses horizontales. C'était la voiture de ville, la voiture de gala dans laquelle se montraient les grands dignitaires ; en dehors de leur charge officielle elle était découverte. C'est le nom de cette voiture qui, pour une certaine espèce des nôtres, est passé dans les langues modernes. On dit *carrosse* en français, *carrozza* en italien, *carriage* en anglais, *caroca* en espagnol. Suétone rapporte que Néron traînait avec lui dans ses voyages un millier de carrosses. Sous Aurélien, il fut permis aux simples particuliers d'enrichir leurs carrosses d'ornements en argent, tandis qu'auparavant on n'y voyait que du cuivre et de l'ivoire. Héliogabale avait des voitures ornées de pierres précieuses et d'agréments en or. Il méprisait les véhicules enrichis d'ornements en

argent, en ivoire et en cuivre, rapporte Lampride. La carruca romaine n'avait que deux places, sur le siége de derrière. Le cocher était assis sur le devant et plus bas que les maîtres. Quelquefois aussi, il allait à pied à côté des chevaux. La carruca était traînée par deux chevaux ou deux mulets. Le cocher des gens riches portait des vêtements splendides : d'habitude on lui voyait un manteau rouge jeté sur l'épaule.

Le *carpentum* était la riche voiture à quatre roues, couverte, à deux ou à quatre chevaux de front. Le carpentum des dames était également couvert, mais il était seulement à deux roues et à deux chevaux. Les sacerdotes se rendaient au Capitole en carpentum, parce que cette voiture étant fermée, ils pouvaient prendre avec eux les ustensiles sacrés destinés au culte et qui devaient être dérobés aux yeux du public. Mais dans les bas temps de l'empire, les femmes se servaient aussi du carpentum à quatre roues. Messaline, par exemple, femme de Claude, fut la première qui monta dans un carpentum pour aller au Capitole. Elle ne descendit même pas de voiture au pied du grand escalier qui y conduisait. Car jusqu'alors flamines et laïcs avaient l'habitude de monter au Capitole à pied. Comme chez les Grecs, la mariée était conduite chez elle dans un

carpentum. Mais en Grèce cette sorte de voiture était appelée *apène* ; on y attelait quelquefois quatre chevaux ou quatre mulets comme le rapporte Homère. L'apène est la voiture des temps aristocratiques qui suivirent l'abolition de la tyrannie ou monarchie des temps héroïques. Pendant le trajet, le nouvel époux jetait des noix aux passants. Cet usage s'est conservé dans les temps modernes. Anciennement en France, le marié offrait non des noix, mais des dragées. Aujourd'hui, il n'en donne qu'à ses amis intimes, et de nos jours, cet usage se perd de plus en plus et n'a lieu qu'au baptême des enfants.

Le *cisium* romain est représenté par notre cabriolet moderne. Mais il n'était point suspendu, le siége seul l'était au moyen de courroies en cuir fixées à la boîte. Au rebours des biga, on montait par devant dans le cisium ; on n'y était point non plus debout, mais assis. Le *cisium* avait un timon et deux chevaux.

Il y avait déjà très-anciennement dans l'empire romain une sorte de poste pour les voyageurs. Cette poste était tenue par des particuliers, espèce de voiturins comme il en existe encore aujourd'hui en Italie, mais que les chemins de fer et les diligences font de

plus en plus disparaître. Ils tenaient à la disposition des voyageurs des voitures légères, parmi lesquelles on remarque surtout le cisium avec lequel on voyageait rapidement. Le cisium était très-ancien : on le voit représenté sur des vases étrusques. Ce fut sans aucun doute avec un voiturin qu'Horace accomplit le voyage de Rome à Brindes, par Capoue et Bénévent, dans la trente-septième année de l'ère vulgaire, et qu'il décrit dans la ve satire du livre 1er.

D'après ce que rapporte Suétone, César faisait cent cinquante kilomètres par jour dans une voiture de louage ou cisium. Plutarque dit que César voyageait avec une telle rapidité dans la voiture de louage, qu'ayant quitté Rome il arriva le huitième jour dans les Gaules, sur les bords du Rhône.

Les postes publiques jusqu'à Auguste étaient médiocres dans leur service, qui comptait au nombre des corvées, et n'étaient point, à ce qu'il paraît, d'administration nationale. Après sa campagne contre les Perses, Auguste reconnut la bonne et utile organisation de leurs postes, et si cet empereur n'en a pas été le fondateur dans son empire, il en fut au moins le restaurateur. C'est dans le cisium à deux places où l'on pouvait mettre son bagage, que les courriers

impériaux couraient la poste jusqu'aux limites de l'empire. Le moyen-âge a anéanti les postes publiques qui ne furent rétablies qu'à la fin du XVe siècle, lors de la Renaissance.

Dans la vente du mobilier de l'empereur Commode, sous le règne de Pertinax, on voyait des voitures d'une nouvelle invention, et dans lesquelles un mécanisme assez compliqué, mais fort ingénieux, qui s'appliquait aux roues et aux siéges, permettait, en les tournant, ou de se mettre à l'abri du soleil, ou de se ménager à propos un air frais ; d'autres mesuraient seules le chemin parcouru, indiquaient les heures, et étaient accommodées aux plaisirs du prince (1).

Le contenu de ce passage rappelle le chapitre IX (ou XIV) du Xe livre de l'Architecture de Vitruve, intitulé : « *Par quel moyen on peut savoir, en allant en voiture, ou en bateau, combien on a fait de chemin.* » Passons maintenant, dit-il, à une autre invention qui peut être de quelque utilité, et qui est une des choses des plus ingénieuses que nous tenions des anciens. Il s'agit du moyen de savoir combien on a fait de milles étant en voiture ou allant sur l'eau. Les

(1) *Hist. d'Aug.*, *vie de Pertinax*, par J. Capitolin., ch. VIII.

roues du carrosse doivent avoir quatre pieds de diamètre, afin qu'ayant fait une marque sur la roue à l'endroit où elle commence à rouler sur la terre, on soit assuré qu'elle aura parcouru un espace d'environ douze pieds et demi, quand, après avoir roulé, elle sera revenue à cette même marque par laquelle elle a commencé. Au moyeu de la roue, il faut attacher fermement un tympan qui ait une petite dent qui excède sa circonférence, et placer dans le corps du carrosse une boîte qui soit aussi fermement arrêtée, et qui renferme un autre tympan, mais un tympan mobile, placé verticalement et traversé d'un essieu. Ce tympan doit être également divisé en quatre cents dents, qui se rapportent à la petite dent du premier tympan. Il faut de plus que ce second tympan ait sur le côté une petite dent qui s'avance au delà de celles qui sont à sa circonférence. Il faut encore un troisième tympan placé de champ, divisé en autant de dents que le second, et enfermé dans une autre boîte, en sorte que ses dents se rapportent à la petite dent qui est sur le côté du second tympan. Dans ce troisième tympan, on fera autant de trous à peu près que le carrosse peut faire de milles par jour, et on mettra dans chaque trou, un petit caillou rond, qui pourra

tomber lorsqu'il sera arrivé au droit d'un autre trou fait à la boîte, dans laquelle ce dernier tympan sera enfermé comme dans un étui ; et ce caillou coulera par un canal dans un vaisseau d'airain placé au fond du carrosse. Cela étant ainsi, lorsque la roue du carrosse emportera avec soi le premier tympan dont la petite dent pousse à chaque tour une dent du second, il arrivera que 400 tours du premier tympan feront faire un tour au second, et que la petite dent qu'il a sur le côté ne fera avancer le troisième tympan que d'une dent. Ainsi le premier tympan en 400 tours n'en faisant faire qu'un au second, on aura fait 5,000 pieds, qui sont mille pas, quand le second tympan aura achevé son tour. Le bruit que fera chaque caillou en tombant avertira que l'on a fait un mille ; et chaque jour l'on saura par le nombre des cailloux, qui se trouveront au fond du vase, combien on aura fait de milles. »

L'emploi des voitures a été beaucoup plus fréquent à Rome qu'en Grèce. La royauté étrusque en avait fait une belle ville qui fut pavée de bonne heure. Les voies stratégiques de l'Italie rendaient les voitures utiles et les communications faciles. En l'année 321 avant l'ère vulgaire, le censeur Appius Claudius construisit la voie qui porte encore son nom aujourd'hui,

et qui conduit de Rome à Capoue. C'est la première grande route qui ait été établie dans l'empire romain. Quant à l'éclairage des rues de Rome, il est certain que les principales l'étaient seules, comme dans d'autres grandes villes de l'antiquité. Il y avait des sortes de lanternes aux environs des grands monuments publics et dans les rues les plus fréquentées. La licence des mœurs romaines favorisait l'emploi des voitures, et surtout des voitures pendant la nuit.

Lorsque dans Rome les richesses des particuliers et surtout celles des patriciens pouvaient être dissipées arbitrairement, le luxe s'éleva avec un débordement effréné. Alors aussi tous eurent des voitures, non-seulement commodes, mais encore enrichies de matières précieuses et chères, malgré les lois somptuaires qu'on fit de temps en temps pour arrêter cet abus qui devint si général, que l'empereur Alexandre Sévère (de 222 à 235 de l'ère vulgaire) ne pouvant y remédier, abrogea ces mêmes lois et permit à chacun d'avoir des voitures de telle richesse que bon lui semblerait. Antonin le Pieux qui régna de 138 à 161, avait, au rapport de J. Capitolin, déjà mis une extrême attention à modérer l'usage des voitures. Marc-Aurèle défendit d'entrer à cheval ou en voiture dans les villes.

La grande population de Rome, la vie de plaisirs de ses habitants ainsi que leur amour-propre et enfin le grand nombre de fortunes médiocres, rendirent des voitures de louage nécessaires. Et il y en avait effectivement beaucoup. C'est ce que prouvent une quantité de passages des auteurs romains. Ce n'est pas dans une de ces voitures de louage que se jeta Messaline avec trois personnes, lorsqu'elle se crut perdue, pour prendre la route d'Ostie où était son mari, comme le disent quelques historiens modernes, mais sur un des chariots qui servaient à enlever les immondices des jardins.

Suétone rapporte que Caligula, séduit par l'appât du gain, se fit apporter de Rome dans les Gaules, tout le mobilier de l'ancienne cour, et qu'il mit en réquisition, pour le transport de ces objets, toutes les voitures de louage et tous les chevaux de meunier; de sorte que le pain manqua souvent à Rome, et que la plupart des plaideurs, ne pouvant venir à l'assignation, encoururent, comme absents, la déchéance.

Lorsque les chrétiens eurent enfin gagné l'amitié d'un empereur, ils n'eurent rien de plus pressé que de s'emparer de toutes les choses temporelles. Un passage d'Ammien Marcellin blâme fortement l'empereur Constantin de permettre aussi souvent qu'il le faisait

la réunion des prêtres chrétiens en synode, parce que cela apportait un grand préjudice aux postes. Des essaims d'évêques se rendaient aux frais du trésor public, et cela de tous les points du monde connu, au lieu de convocation indiqué, et dans ce but, ils disposaient de tous les chevaux et de toutes les voitures de poste. En 360 de l'ère des chrétiens, Constantin convoqua un synode à Rimini, auquel se rendirent plus de quatre cents prélats de l'Église d'Occident; ils venaient des provinces les plus éloignées : de toutes les parties de l'Italie, de l'Illyrie, de l'Afrique, de l'Espagne, des Gaules et de la Grande-Bretagne. Afin de leur faciliter le voyage, l'empereur avait donné des ordres pour qu'on mît à leur disposition tout ce qui pouvait le rendre moins pénible et moins fatigant : voitures, provisions, etc., etc.; et peu ne s'en fallut que toutes ces mesures ne ruinassent de fond en comble le service des postes de l'Empire. Quoique l'empereur fît indemniser les propriétaires des voitures et des chevaux, la perte de ces derniers fut très-sensible pendant un certain temps.

Il est tout naturel que la voiture de l'empire d'Occident soit passée dans l'empire d'Orient. Par le Code

théodosien il est non-seulement permis de faire usage des carrosses, mais il est expressément enjoint aux hauts fonctionnaires de s'en servir, comme marque distinctive de leur rang et de leur emploi (1). Le génie de l'antiquité avait disparu de la société comme on le voit par cet exemple; l'homme n'était plus rien par son mérite personnel ou par la haute fonction qu'il remplissait dans l'État et que conférait le talent, la capacité et la vertu. Pour en imposer aux masses, il fallait des colifichets, de la pompe extérieure, l'occupation des yeux, qui n'est rien par elle-même. Le christianisme avait continué cette disposition de l'esprit des nations, si profondément inculquée chez elles par l'action et l'influence des races d'origine arabe.

Chez les Gaulois, toute voiture ayant au lieu d'une boite, un panier d'osier, était appelée *benna;* ils employaient ce véhicule pour charrier toutes espèces d'objets et transporter les personnes en temps de paix; pendant la guerre, il servait au transport des baga-

(1) Omnes honorati, seu civilium seu militarium, vehiculis dignitatis suæ, id est carrucis, intra urbem sacratissimi nominis semper utantur. *Codex Theodos.*, lib. XIV, tit. 12, et *Cod. Justin.*, lib. XI, tit. 19.

ges et des armes. En Alsace et dans plusieurs contrées de la Suisse, la voiture en osier à deux roues se nomme *bennenkarre*, et le panier ou caisse en osier placé sur le train, s'appelle *benne*. Ce nom vient de binnen ou binden. Le mot latin *vannus*, le van, et le mot français vanne, se rapprochent du mot allemand *binden*, qui est un verbe et qui signifie lier, entrelacer, natter. Les mots français banne, banneton, indiquent un panier en vannerie : on appelle banneaux les paniers que portent les bêtes de somme. La voiture en osier est appelée benna par le paysan italien. La benna gauloise était à deux ou à quatre roues, petites ou grandes: cette voiture était ouverte ou couverte. La voiture d'osier est très-ancienne. Chez les Grecs elle se nommait *plecta*, *canathra* chez les Spartiates. La benna des Gaulois était la *sirpea* des Romains.

L'*essedum* romain, voiture de combat à deux roues, était en usage chez les Bretons et les Belges; les Romains l'imitèrent. Dans la langue gaël, le mot ess signifie une voiture, un vaisseau : les Phéniciens qui commercèrent sur les côtes d'Angleterre, emportèrent le mot ess chez eux mais en le changeant : ils en firent hasseda, hassedan, qui, en phénicien et en hébreu, veut dire voiture. Plus tard les Grecs en ont

fait essedon. En breton ess est employé pour désigner une voiture; *seat* en anglais signifie siége. L'*essedum* ne servait pas seulement à la guerre, mais encore en temps de paix pour les voyages ainsi que pour les besoins de l'agriculture. La caisse était circulaire par derrière; on y montait par devant, comme dans un cabriolet. L'essedum breton était attelé de deux chevaux, et conduit en temps de guerre par un cocher, tandis que le guerrier s'y tenait debout pour combattre.

Alésia, aujourd'hui Sainte-Reine et Élise en Bourgogne, était réputée pour l'excellence et la beauté de la fabrication des essèdes. Les Bituriges ou habitants du Berry faisaient un grand commerce d'ornements en cuivre battu pour les voitures; ils les doraient au feu. C'est aussi dans le Berry que l'on fabriquait les plus riches harnais, les plus beaux jougs, comme en général tout ce qui appartenait aux voitures, à la carrosserie et à la sellerie, comme on dit aujourd'hui. Le luxe des voitures devint tellement extravagant en Italie et surtout à Rome, qu'on vit un jour un essède en argent exposé en vente dans la rue Sigillaria, et qui se distinguait à tel point par sa surprenante richesse, que Claude, alors censeur, fit disparaître cette

voiture en l'achetant et en la payant. Il la fit démolir publiquement, afin de mettre un frein à ce luxe si pernicieux pour une société.

Le *pilentum* était la voiture de ville ouverte, dont se servaient les matrones romaines; elle n'était jamais utilisée par les hommes. Elle avait deux ou quatre roues; le ciel était soutenu par quatre légers montants en cuivre doré, en argent, en ivoire ou en bois étranger, richement ciselé ou sculpté. Le pilentum ne donnait place qu'à deux personnes: sa boîte était carrée et plus longue que large. Cette voiture était aussi celle des Vestales. Il n'était point permis aux jeunes filles romaines de monter en voiture, elles traversaient les rues avec un voile sur la tête, ou bien encore elles étaient transportées dans des litières fermées. Il était défendu aux hétaires et aux femmes d'une conduite équivoque de se servir soit de la voiture, soit de la litière. Cette loi était sage, juste et morale. Elle mettait les femmes honnêtes à l'abri d'être prises pour ce qu'elles n'étaient pas. Aujourd'hui, dans notre civilisation si vantée, c'est la plus grande hétaire et la plus méprisable qui roule en tous lieux et à toute heure de la nuit et du jour, dans la voiture la plus belle, la plus riche et la plus commode. Dans

notre époque si vantée des progrès et des lumières, c'est le plus souvent le génie et l'homme de bien qui sont condamnés à marcher dans la boue, tandis que la bêtise et le vice roulent en carrosse et les éclaboussent en passant. Quand la société aura secoué les mauvaises croyances que lui a léguées le moyen-âge, quand elle sera rentrée dans un ordre normal, on ne verra plus l'anomalie que nous avons indiquée il y a un instant, et comme dans l'antiquité des beaux temps de la Grèce et de Rome, les malhonnêtes gens et les femmes perdues n'iront plus qu'à pied.

Toute voiture destinée à promener l'image des dieux dans les cérémonies publiques, avait le nom de *Thensa*. Elle avait seulement deux roues et était composée d'une caisse assez haute, richement ornée, sur laquelle s'élevaient soit des pilastres ou colonnes, soit des caryatides qui supportaient un ciel, souvent imité de la toiture des temples grecs ou romains, avec l'entablement, la corniche et les frontons. De ces derniers il y en avait un devant et un autre derrière la thensa. La thensa hiératique était traînée ou par des chevaux blancs, ou par des bœufs blancs, ou par des mules blanches : quelquefois par des éléphants. Dans certains cas ce char religieux était aussi traîné par des

hommes; mais il n'était jamais monté par eux. On ne devait y voir que la représentation des dieux.

Dans le cortége du couronnement de Ptolémée Philadelphe (il régnait de l'année 284 à 246 avant l'ère vulgaire) roi d'Égypte, l'on voyait un char à quatre roues, de quatre mètres de largeur, de six mètres 50 de longueur et traîné par soixante hommes. Sur cette thensa était placée une statue de quatre mètres d'élévation, représentant Nysa, la nourrice de Bacchus; au moyen d'un mécanisme elle se levait et s'asseyait et versait du lait dans une coupe d'or. Le char était couvert et à ses quatre angles il y avait quatre lampes en or. Athénée donne une description détaillée de ce char dans le Ve livre de son banquet.

Héliogabale plaçait l'image de son dieu sur un char orné d'or et de pierres précieuses quand il le conduisait de son temple situé dans la ville, au faubourg. Le char était traîné par un attelage de six chevaux blancs, très-forts et irréprochables, couverts de dorures et d'ornements de plusieurs couleurs. Le char ne devait jamais être monté par aucun mortel; c'est pour cela que les guides étaient placées dans les mains du dieu comme si c'était lui qui dirigeait lui-

même le char. Antoninus courait en avant du char, à reculons, en ayant le regard fixé sur le dieu et il arrêtait les chevaux par la bride. C'est ainsi qu'il parcourait toute l'étendue du chemin les yeux fixés sur la face du dieu. Mais pour qu'il ne pût pas faire de faux pas ni glisser en allant ainsi à reculons, le sol était saupoudré de poudre d'or, et de chaque côté, se tenait une rangée d'hommes destinés à veiller à la sûreté du cortége (1).

Dans les pays catholiques, on porte dans les processions l'image de Jésus, de la Vierge ou de quelque saint fameux; ordinairement cette image est placée sous un ciel supporté par quatre montants. Le tout est porté par des hommes ou des femmes. Cet usage est une réminiscence des cérémonies romaines où paraissaient les thensæ.

Il y avait chez certaines peuplades germaniques un char dédié à Herta, le terre mère, et couvert d'un voile : il renfermait une représentation de la divinité. Le prêtre seul avait le droit de toucher ce voile. Ce char était traîné par des génisses, il rentre dans la catégorie des *thensa*.

(1) Hérodien, *Hist. de l'Empire. Vie d'Héliogabale*, liv. V, ch. VI.

Les Scythes n'avaient ni villes ni forteresses, dit Hérodote. Ils traînaient avec eux leurs maisons; ils n'en avaient point d'autres que leurs chariots. C'étaient des nomades; on retrouve encore aujourd'hui ces *voitures-maisons, kibitki,* chez toutes les tribus nomades de la Russie d'Asie et souvent même de la Russie d'Europe. Ces nomades servent d'escorte aux grandes caravanes. Le plus ordinairement, ces chariots étaient tirés par des bœufs.

Les chars de course des Grecs et des Romains étaient de petites voitures à deux roues dont la caisse ne pouvait contenir qu'une seule personne. On y montait par derrière : elles étaient attelées de deux ou de quatre chevaux. Ces chars étaient si légers qu'un homme pouvait les porter sur ses épaules. On reconnaissait à la couleur de la jaquette du conducteur et des bandelettes qui entouraient les jambes des chevaux, à quelle *faction* appartenait le char.

Parmi les chars funèbres dont l'antiquité nous a transmis la description, celui qui transporta les restes mortels d'Alexandre, de Babylone en Égypte, est sans contredit le plus splendide. Une voûte d'or, ornée de pierres précieuses disposées en écailles, en formait le sommet : cette voûte avait huit coudées de large et

douze de long (quatre mètres de large et six de long). Sur le comble, et au-dessus de toute l'œuvre, était placé un trône d'or de figure carrée, orné de mufles d'animaux fantastiques (bouc-cerf), qui tenaient des agrafes d'or de deux palmes ($0^m,150$) de diamètre, auxquelles on voyait suspendues des couronnes triomphales, tressées en guirlandes de diverses couleurs, qui charmaient la vue. Sur le dos de la voûte était étendu un filet à larges mailles, qui portait de grandes sonnettes, dont le bruit se faisait entendre de loin à tous ceux qui venaient au-devant du convoi; à chacun des quatre angles de ce toit voûté, s'élevait une Victoire d'or ailée, portant des trophées; la voûte et tout ce qui en dépendait reposait sur un péristyle composé de colonnes à chapiteaux ioniques. En dedans de ce péristyle on remarquait également un réseau d'or, dont les fils avaient l'épaisseur du doigt, auquel étaient attachés quatre tableaux chargés de figures, et de la même dimension que les murailles du péristyle.

Le premier de ces tableaux était un bas-relief représentant un char orné de ciselures, sur lequel était assis Alexandre, tenant en ses mains un sceptre magnifique. Autour du roi était rangée et sous les ar-

mes, sa maison militaire, composée de Macédoniens et de Perses, portant des piques terminées par une pomme d'or; en avant marchaient ses écuyers.

Sur le second tableau on avait figuré, comme faisant suite à la maison militaire, des éléphants équipés en guerre, montés chacun par deux conducteurs, un Indien en tête et un Macédonien, l'un et l'autre revêtus de leurs armes ordinaires.

Sur le troisième se déployait un escadron de cavalerie, imitant, pour se ranger en bataille, les évolutions d'une manœuvre militaire.

Enfin le quatrième représentait des vaisseaux de guerre équipés et disposés pour un combat naval.

On observait en outre à l'entrée de la voûte des figures dorées de lions, dont les regards menaçants étaient tournés vers ceux qui auraient voulu pénétrer dans l'intérieur. Au milieu de l'intervalle qui séparait chaque colonne s'élevait une acanthe d'or dont les feuilles montaient lentement jusqu'au chapiteau de ces colonnes. Sur le dos de la voûte et au milieu du toit qu'elle formait, était étendu à découvert un tapis de pourpre chargé d'une couronne d'olivier en or, d'une immense grandeur; les rayons du soleil tombaient sur cette couronne et produisaient

en s'y réfléchissant, l'éclat d'une lumière brillante, continellement en mouvement, qui, vue d'une certaine distance, faisait sur les yeux l'effet d'un éclair traversant le ciel. Le train sur lequel reposait la voûte et tout le monument était porté sur deux essieux que mettaient en mouvement quatre roues à la persienne, dont le moyeux et les raies étaient dorés, mais dont les jantes, qui touchaient le sol, étaient garnies en fer; chaque saillie des essieux portait un mufle de lion mordant le fer d'une lance. Au milieu de la longueur du char, et placé au-dessous du centre de la voûte, était un mouvement de genou d'une mécanique très-artistement conçue, destinée à maintenir constamment tout le système de la voûte dans une position immobile à travers les secousses et les cahots de la route. Quatre timons étaient attachés bout à bout au train, et à chaque timon quatre jougs, deux à droite, deux à gauche, recevaient chacun quatre mules; de manière que le nombre des mules attelées était de soixante-quatre, choisies parmi les plus hautes et les plus vigoureuses que l'on put trouver. Tous ces animaux portaient des couronnes d'or; à chaque côté de leurs mâchoires était suspendue une sonnette d'or, et leur cou était orné d'un collier en pierres précieuses.

Deux années avaient été employées à faire exécuter ce grand ouvrage, ajoute Diodore de Sicile auquel nous avons emprunté la description qu'on vient de lire (1).

La *litière* que Pollux compte au nombre des véhicules, est très-ancienne. On la trouve dans les temps les plus reculés en Orient et en Asie. Elle était portée par deux, quatre, six ou huit hommes. On y attelait aussi deux chevaux. On la faisait porter quelquefois par un chameau ou un éléphant. La litière ne fut connue à Rome qu'après les guerres puniques, et lorsque les Romains eurent fait des conquêtes en Asie. Les premières litières romaines étaient très-simples et découvertes. Avec la décadence des mœurs elles devinrent très-riches et on les ferma. Nous avons déjà parlé des lois que César rendit contre leur usage immodéré et leur luxe. L'emploi des litières était interdit aux hommes et aux affranchis qui n'avaient point atteint leur quarantième année.

La *basterne* etait une grande chaise à porteurs, portée par deux mules ou deux bœufs. On se servait aussi quelquefois de deux chevaux. La basterne con-

(1) Liv. XVIII, ch. 26 à 28.

tenait seulement deux personnes, placées vis-à-vis l'une de l'autre. Pour la porter on prenait des chevaux allant l'amble. On évitait par là les secousses.

On sait par le rapport de Tite-Live que le char était en usage sous la monarchie romaine. Tullie fit passer les roues du sien sur le corps de son père. Ce fut sur un char qu'un Lucumon étrusque, Tarquin, fils de Démarate, et sa femme Tanaquil firent leur entrée à Rome. Tullus Hostilius fit déchirer Mettus Fuffétius, dictateur des Albains, entre deux chars attelés de quatre chevaux. Camille vainqueur des Véiens en 396 avant l'ère vulgaire, célébra son triomphe en parcourant les principales rues de Rome sur un char magnifique attelé de quatre chevaux blancs. Jamais aucun général n'osa en faire autant avant et après lui. Le peuple en manifesta son mécontentement, il n'aimait pas l'orgueil. Un semblable attelage était respecté, sacré et uniquement consacré au roi et au père des dieux. La magnificence deployée par Camille fut regardée comme une innovation blâmable.

Quand Pompée après la conquête d'Afrique célébra son triomphe en l'année 81 avant l'ère vulgaire, il fit son entrée à Rome sur un char de triomphe traîné par des éléphants. Ce fut en l'année 282 avant

l'ère vulgaire, dans la guerre avec Pyrrhus que l'Italie vit les premiers éléphants, et comme ils apparurent la première fois en Lucanie, les Romains les nommèrent *bœufs de Lucanie*. Sept ans plus tard, en 275, des éléphants servirent à orner un triomphe célébré à Rome. En 252 cette ville en vit beaucoup dans ses murs et que le pontife L. Métellus captura en Sicile sur les Carthaginois. Ils traversèrent au nombre de 142 le détroit de Messine, sur des radeaux construits avec des madriers et des tonneaux.

Les premiers éléphants connus de l'Occident furent ceux au nombre de quinze, pris avec leurs cornacs par Alexandre à la bataille d'Arbelles. Ce prince en ramena trois cents autres de l'Indus sur l'Euphrate ; après sa mort ils tombèrent en héritage à ses successeurs. On les fit émigrer en Syrie, chez les Séleucides, en Égypte chez les Ptolémées et enfin en Grèce chez les Macédoniens ; de ceux-ci ils passèrent en Épire par Pyrrhus et par son intermédiaire chez les Romains et les Siciliens. Là, ils furent adoptés pour la guerre par les Carthaginois qui ayant appris de quelle grande utilité ces animaux étaient dans les campagnes militaires, se servirent de ceux de la Mauritanie pour effrayer les Romains en

Ibérie et en Italie. Le passage des Alpes par Annibal avec 37 éléphants au printemps de 218, est un des faits les plus remarquables de l'histoire de la guerre.

Les Romains abusèrent de l'emploi des éléphants d'Afrique dans les combats du cirque depuis Jules César jusqu'à l'empereur Gordien. Ils en détruisirent la race africaine ou de l'Atlas qui ne pouvait se renouveler et se maintenir faute de secours de l'Asie et principalement de l'Inde.

L'empereur Firmus s'amusait à dresser des éléphants, il montait des hippopotames et assis sur d'énormes autruches, il semblait voler avec elles (1). Héliogabale avait des voitures couvertes de pierres précieuses et d'or, ne faisant aucun cas de celles qui étaient garnies d'argent, d'ivoire ou d'airain. Il attelait parfois à un char deux, trois et quatre femmes des plus belles, ayant le sein découvert, et par lesquelles il se faisait traîner. Mais le plus souvent il était nu, ainsi que ces femmes. Cet empereur n'étant encore que particulier, ne se mettait jamais en route avec moins de soixante chariots. Empereur, il se faisait suivre de six cents voitures, alléguant que le roi

(1) Flavius Vopisque, *Vie de Firmus*, chap. VI.

des Perses voyageait avec dix mille chameaux et Néron avec cinq cents carrosses (1).

Aurélien (il régnait de 270 à 275) donna aux particuliers la faculté d'avoir des voitures ornées d'argent, tandis qu'avant lui elles n'étaient garnies que d'airain et d'ivoire (2).

Quoique la Grèce fût plus rapprochée de l'Orient que le reste de l'Italie et bien plus tôt en contact avec ses habitants, on n'y vit jamais le législateur obligé de venir poser un frein à la folie des citoyens en promulguant des lois somptuaires, destinées à limiter le luxe et l'ostentation et obvier aux perturbations qu'ils apportent toujours tôt ou tard dans la société. C'est que le peuple grec avait d'abord une théologie vraie d'où dérivait le principe de l'ordre. Elle doua les Grecs de cet esprit de justice, de ce sentiment de convenance que nous voyons dominer chez eux en toutes choses; elle leur inculqua le beau dans l'âme, la dignité personnelle, la noblesse de caractère et des actions. Ensuite ils ne sentaient que les besoins véritables, naturels, et ne connaissaient pas les besoins artificiels, imaginaires et exagérés, la vie de plaisir

(1) LAMPRIDE, *Vie d'Héliogabale*, ch. 28-30.
(2) FL. VOPISQUE, *Vie d'Aurélien*, ch. 45.

par les yeux uniquement. Ils n'aimaient que les grandes fêtes périodiques et nationales auxquelles participaient tous les citoyens et où les créations de l'intelligence jouaient véritablement le seul et unique rôle. Les Grecs descendaient de la plus belle race d'hommes, de celle qui glorifiait le culte du beau et de la raison.

Il n'en était point ainsi des Romains, nation composée d'un amalgame hétéroclite de races diverses, Grecs, Étrusques, Carthaginois, Phéniciens et Arabes, dont les trois dernières étaient sensuelles et perverses. Le Romain était orgueilleux, vain, bavard, cruel et sanguinaire, et se nourrissait principalement de porc. Il n'aimait pas à se donner en spectacle, et depuis que les jeux des gladiateurs, si parfaitement adaptés au caractère rude et brutal du peuple romain, eurent pris naissance dans l'année (263 avant l'ère vulgaire) où commença la première guerre punique, l'on voit bientôt à Rome des luttes sanglantes dans le cirque et des combats d'animaux devenir l'unique plaisir, la seule préoccupation populaire. Les idées et les sentiments grossiers des habitants maritimes d'essence sémitique arabe de la Méditerranée s'étaient insensiblement introduits par toutes sortes de moyens dans l'esprit et le caractère des Romains. Le désordre, qui seul enfante

le luxe dans certaines classes, mit l'amour des richesses et l'oisiveté à l'ordre du jour dans l'empire romain. Le faste y fut porté au plus extrême degré. La religion qui n'était plus qu'une affaire de bienséance ou de convenance, ne commandait aucunes limites. Le législateur crut alors que des lois somptuaires arrêteraient le mal; mais elles ne le guérirent pas. En l'année 219 avant l'ère vulgaire, parut la loi Métilia (1); en 214, la loi Appia qui défendait aux femmes d'avoir plus d'une demi-once d'or, de porter des vêtements de diverses couleurs, et ce qui nous intéresse plus particulièrement, de faire usage de *voitures* à Rome ou dans d'autres villes, ou à un mille de leur enceinte, sauf le cas de sacrifices publics (2). Mais à peine vingt années s'étaient-elles écoulées, qu'on en demanda l'abrogation. Cette loi et la longue et sérieuse discussion que souleva son abolition en 195, prouve avec quelle force le luxe et la corruption qui en est la suite et l'inévitable conséquence, faisaient alors irruption dans Rome. C'est ce que montrent d'ailleurs encore les lois somptuaires portées à cette époque : entre autres la loi Cin-

(1) ...de fullonibus (ne quid in re vestiaria paranda superflui sumptus fieret).

(2) Tite-Live, liv. XXXIV, ch. 1.

Char romain.

Coche du règne d'Henri II.

UNIV. OF MICH.

cia (204), la loi contre les bacchanales (186), la loi Orchia (1) (183), la loi Fannia (161), etc., etc., et encore toutes celles dont parle Aulu Gelle dans les *Nuits attiques*, II, 24.

L'usage de la voiture est très-ancien en Chine; il y est indigène et ne peut en aucune manière avoir été emprunté à l'Europe. On roulait déjà en voiture en Chine dans le temps où nos pays de l'Occident étaient encore couverts de forêts et où peut-être même ils n'étaient point habités par les hommes.

(1) MACROBE, *Saturn.*, II, 13.

II.

Histoire des Voitures au Moyen-Age.

Pendant cette époque de troubles civils et religieux continuels, pendant cette longue suite de siècles où subsistèrent une grossière superstition, un fanatisme aveugle et ignorant, un despotisme sacerdotal qui ruina le monde des choses temporelles, et qui furent enfin l'origine du désordre où tourbillonne de nos jours la société; pendant le moyen-âge la plus grande partie des voitures utiles, nécessaires même, disparurent. Le caractère du système féodal en rejeta l'usage. Dans cette époque d'inimitié, de contradiction et de luttes incessantes, il importait surtout aux seigneurs féodaux qu'en tout temps et en toutes circonstances leurs vassaux fussent aptes et habiles à servir à cheval dans la guerre. C'est ce qui s'opposait à l'emploi et à l'usage des voitures. Ensuite il faut considérer aussi que les tribus germaniques qui, après la grande migration

des peuples à l'entrée du moyen-âge se répandirent dans presque tous les pays de l'Europe, étaient des peuples cavaliers qui n'estimaient que médiocrement l'homme qui se faisait mollement traîner dans un véhicule quelconque. Les chefs de la féodalité devaient craindre que la noblesse ne perdît aisément le goût et l'habitude du cheval et du combat de cavalerie si on lui permettait l'usage de la voiture. Ils redoutaient même que la noblesse ne devînt incapable du service militaire. Maîtres et valets, hommes et femmes, laïcs et prêtres, montaient pendant le moyen-âge des chevaux et des mules; les femmes et les moines, moins habiles à manier le cheval et surtout moins hardis, se servaient d'ânesses à la même époque et avec une plus grande commodité. Le ministre avait l'habitude d'aller à cheval à la cour; son palefroi retournait seul, sans conducteur, à l'écurie et y restait jusqu'à ce qu'un valet le reconduisît à l'heure indiquée au palais du prince ou du roi pour aller reprendre son maître. Au moyen-âge on préférait se faire porter en litière ou l'on montait à cheval; d'abord c'était plus commode, et ensuite c'était réputé être plus noble. Mais les rois mérovingiens se servaient cependant encore du carpentum romain. Car Éginard, dans sa biographie de

Charlemagne, rapporte que le roi Chilpéric, qui vivait au VIe siècle, se faisait conduire partout où il avait besoin de se rendre dans un carpentum attelé de bœufs et mené par un conducteur à la mode des gens de la campagne.

Au VIe siècle, il y avait sous les Mérovingiens des postes appartenant à l'État; car on lit dans Grégoire de Tours que Childebert II, qui régnait de 576 à 596, ayant été informé que le duc Rauching voulait le tuer, fit venir ce duc auprès de lui; puis il expédia des ordres, et envoya des gens munis de lettres qui mettaient à leur disposition les *voitures publiques*, pour s'emparer des biens de Rauching partout où il s'en trouvait.

Tous les auteurs des différents siècles du moyen-âge ne citent que très-rarement l'usage de la voiture, et cela s'explique par la raison que nous avons indiquée plus haut. La voiture n'était en usage à cette époque que pour les malades et les infirmes riches. En 675, saint Erkenwald, évêque anglais, se faisait transporter et prêchait dans une sorte de voiture ou chaise à roues. Il était âgé et de plus infirme. En 1253, Guillaume de Ferrars, comte de Derby, mourut d'une blessure occasionnée par une chute de voiture.

Dans le poëme allemand des *Niebelungen*, il est plusieurs fois question de voitures à deux et à quatre roues. Ces dernières sont nommées des voitures complètes, entières, en opposition des voitures à deux roues.

Dans la seconde moitié du IVe siècle, Athanaric ordonna de mener dans *une voiture* l'image du dieu des Goths devant les habitations de tous ceux suspectés d'appartenir au christianisme. Le mot de ἁρμάμαξα dont se sert Sosomène dans cette occasion (1), indique une voiture couverte et rappelle le *vehiculum veste contectum*, char couvert d'un voile, dont parle Tacite (2). Les *karrâsches* des poëmes du moyen-âge, avec les dieux des Sarrasins, le *carroccio* des villes lombardes, ne sont que des copies et des réminiscences non interrompues de ces antiques voitures des dieux ou *thensæ* de l'antiquité.

L'on voit par les nombreux exemples que nous fournissent les chroniques que, pendant les XIVe et XVe siècles, et même encore pendant la première moitié du XVIe, les rois, les princes et les grands vassaux ne montaient toujours que des chevaux; les hauts fonc-

(1) *Histoire ecclésiastique*, VI, 37.
(2) *Germ.*, ch. 40.

tionnaires de l'État, les dignitaires de la cour, des mules; et qu'enfin les princesses et les femmes de haut rang, montaient tantôt des chevaux, tantôt des ânesses. Souvent il arrivait que la femme noble était prise en croupe par un écuyer, et alors la haquenée était conduite par un valet. Après les croisades qui commencèrent le grand mouvement révolutionnaire de la Renaissance, cette réaction de la raison contre le christianisme ou le surnaturel, après les croisades, il paraîtrait que l'usage des voitures se répandit considérablement, car il existe une ordonnance de Philippe-le-Bel, de 1294, qui dit que nulle bourgeoise n'aura char (1). Mais nous n'avons aucun autre détail.

Quand, en l'année 1377, l'empereur Charles IV vint faire visite au roi de France Charles V, ce dernier sachant qu'il ne pouvait monter à cheval, lui envoya à quelque distance de Paris un de ses chars richement orné, attelé de quatre belles mules blanches et de deux coursiers avec une des plus élégantes et des plus riches litières de la reine. L'empereur était affecté de la goutte et il lui était pénible de monter à cheval.

(1) Voyez cette ordonnance dans le *Traité de la Police*, par de la Mare, vol. I, p. 418.

Si les chars et les voitures pour transporter les hommes étaient rares, il y avait sous le règne de Charles V beaucoup de charrettes dans Paris. Christine de Pisan rapporte que le comte de Tancarville était resté longtemps sans venir auprès du roi. Il disait qu'ayant fait un trop long séjour à Paris, le mauvais air l'avait rendu malade; qu'il passait le temps à chasser à Fontainebleau et résidait à Melun. Le roi reçut mal cette excuse et répondit au messager : « Assurément il y a une meilleure raison, le comte ne voit pas très-clair et l'on rencontre à Paris beaucoup de charrettes. Il est bon de s'en garder. » Christine de Pisan continue en ces termes : « A propoz de quoy vint le commun mot : « Gardez-vous des charretes. » Ou temps que Phelippe, le roy de Macédoine et père du grand Alexandre, régnoit en grant prospérité ot désir de savoir l'eure et la manière de sa mort, si fist de ce sa requeste au dieu Apollo, dont l'idole luy respondi : « Qu'il se gardast des charretes. » Pour laquel response Phelippe fist destruire tous les chars et charretes de son royaume; mais il fu déceu en son oppinion, car Pesanias, le prince qui le tua en la bataille, portoit, en ses devises et banieres, la figure de charrete, et au panoncel du glaive dont il fu occis, avoit pourtrait

deux charretes : et ainssi, par fallace double scet l'ennemy decepvoir ceulx qui le croyent. »

Lorsqu'en l'année 1389 le roi Charles VI voulut voir incognito l'entrée de la reine à Paris, il ne monta pas dans une voiture, mais il se mit en croupe de Savoisy, son confident et son favori; emporté dans la foule il manqua être étouffé. Quand Louis, duc d'Orléans et frère de Charles VI, fut assassiné en 1408, les deux écuyers qui l'accompagnaient montaient le même cheval. Il n'est donc pas question de voitures à cette époque. Isabelle, femme de Charles VI, entra à Paris au mois d'octobre de l'année 1405, dans un *chariot branlant* couvert de drap d'or et suspendu sur des courroies en cuir. Deux jours plus tard, la reine alla à Notre-Dame également en un *chariot*.

Isabelle de Portugal, duchesse de Bourgogne, entra, en 1442, à Besançon, « en une litière couverte de drap d'or cramoisi, et après elle deux haquenées blanches, couvertes de mesme la litière, dit Olivier de la Marche, et les menoyent deux varlets à pié. Après venoyent douze dames et damoiselles, à haquenées, harnachées de drap d'or : et après, quatre *chariots* plains de dames. »

En 1457, sous le règne de Charles VII, les ambas-

sadeurs de Ladislas V, roi de Hongrie et de Bohême, offrirent à la reine, entre autres présents, un chariot qui fut fort admiré de la cour et du peuple de Paris, parce que, dit l'historien du temps, ce chariot était *branlant* et moult riche, ce qui est une preuve qu'on ne se servait alors que de chariots ou voitures non-suspendues, c'est-à-dire qui portaient immédiatement sur les essieux.

Mais une des preuves capitales qu'il n'y avait point de carrosses au moyen-âge ou que l'usage en était au moins fort restreint, c'est l'exiguité des portes d'entrée des palais, des châteaux et des maisons. La preuve encore que les médecins-mêmes ne se servaient point de voitures, c'est que la principale porte d'entrée du lieu où étaient leurs écoles publiques, rue de la Bûcherie, et bâti en 1472, dit un auteur du XVIIIe siècle, n'était pas assez large pour qu'un carrosse pût y passer, quoique cette porte fût une des plus grandes que l'on fît alors; et dans la cour de cette maison, au lieu de remise, on voyait encore en 1752 autour des murailles des anneaux de fer, où l'on attachait les mules des médecins. La comédie de l'*Amour médecin*, de Molière, représentée en 1665, nous apprend que les médecins de cette époque, où il y avait déjà beau-

coup de carrosses, couraient encore la pratique montés sur une mule ou un cheval. On sait qu'au moyen-âge les magistrats, les médecins et autres graves personnages, montaient sur des mules pour aller par la ville ; « c'est de là que l'on disait d'un valet *qu'il ferre la mule,* lorsqu'il trompait son maître en lui rendant compte de la dépense, parce que lorsqu'on se servait de mules certains valets peu fidèles comptaient un peu trop souvent à leur maître tant pour avoir ferré la mule. »

Au moyen-âge, les princes et les hauts personnages faisaient leur entrée solennelle dans les villes et assistaient aux grandes cérémonies publiques à cheval et non en voiture. Dans le cérémonial du pape il n'est point question de carrosse ni de cocher de corps, comme on en voit depuis la Renaissance. Dans les historiens, il est question de sa mule et de son cheval favori. Ce cheval devait être blanc, doux, sans méchanceté, docile et bien dressé. Le pape se plaçait sur sa monture au moyen d'un escabeau à trois degrés ou marchepied qu'on lui apportait tout exprès (1). S'il y avait

(1) Sapor, roi de Perse, se servit du dos de l'empereur Valérien pour monter à cheval. Eutrope, X, 6. Victor, Epit. 46. Trebellius Pollio, *Vie de Valérien.* Usage ignominieux des vainqueurs de se servir des princes vaincus.

en sa présence un empereur ou des rois, ils devaient lui tenir l'étrier pour monter à cheval, et mener ensuite par la bride sa mule ou son palefroi, etc., etc. C'était jusqu'à ce point de soumission et d'obéissance que la puissance toute spirituelle de la papauté était parvenue à soumettre et même à ravaler la puissance temporelle, la vraie et unique puissance, puisqu'elle est utile en veillant au maintien de l'ordre des choses de ce monde, à l'exécution des lois qui seules déterminent et règlent les rapports sociaux.

Comme dans les autres pays de l'Europe, la voiture n'apparaît que rarement en Angleterre pendant le moyen-âge. Nous avons déjà parlé de celle dont se servait saint Erkenwald et de celle qui causa la mort du comte de Derby, Guillaume de Ferrars. En 1327, Édouard II, roi d'Angleterre, fut conduit après sa mort dans une voiture du château de Berkeley à Londres. En 1360, lorsque le roi Richard II fut obligé de fuir devant ses sujets révoltés, lui et ses amis étaient à cheval; mais sa mère, fille du comte de Kent, étant malade fut transportée en voiture. Toutefois plus tard ce mode de transport fut trouvé inconvenant. En 1471, après la bataille de Tewkesbury, qui décida du sort d'Henri VI et de la maison de Lancas-

tre, la reine fut trouvée dans son chariot presque morte de chagrin, disent les chroniques. A l'occasion de la célébration solennelle de la fête de saint Georges à Windsor en 1487, dans la troisième année du règne d'Henri VII, la reine et la mère du roi étaient dans une voiture ou chaise à roues, tendue d'un riche tapis en brocard d'or. Elles étaient escortées de vingt et une dames vêtues en velours cramoisi et montées sur des palefrois blancs

La voiture la plus ancienne dont se soient servies les femmes de qualité en Angleterre, était des véhicules appelés *whirlicotes*. Mais cette voiture passa de mode quand la reine Anne, femme de Richard II et fille de l'empereur Charles IV, montra aux femmes anglaises combien il était plus décent et plus commode de monter à cheval sur une selle de femme. Les whirlicotes ne restèrent en usage qu'aux couronnements et pour d'autres solennités publiques (1).

Il n'y a que de très-rares exemples de voitures au moyen-âge en Italie. Et cependant là plus que dans les autres pays de l'Europe, la tradition et l'usage ont dû s'y maintenir. Une espèce de *thensa* fut

(1) *The Survey of London*, by John Stow. London, 1633, fol. p. 70.

inventée après l'an 1000 par Éribert, archevêque de Milan, dans le XIe siècle. Il ordonnna qu'un mât élevé, comme celui d'un vaisseau, serait planté sur un fort chariot (à quatre roues sans doute). L'extrémité du mât était surmontée d'un globe doré : elle laissait aussi flotter dans l'air deux banderoles blanches. Entre ces dernières et sur une traverse était suspendue une bannière énorme, sur laquelle était peinte l'image du Sauveur des chrétiens, sur la croix, les bras étendus. Cette image dominait et semblait embrasser du regard les troupes qui l'entouraient, afin que de leur côté, quoi qu'il arrivât, elles eussent la consolation de pouvoir élever les yeux vers elle ! C'était comme l'on voit une invention bien digne de la superstition et du temps où elle parut. Mais enfin l'invention du rusé archevêque remettait en usage la voiture destinée au transport des choses, et cela nous suffit pour notre histoire.

En 1266, Béatrice, femme de Charles d'Anjou, fit son entrée à Naples dans un carrosse orné de velours bleu de ciel et parsemé de fleurs de lys d'or ; les historiens appellent la voiture de Béatrice, *caretta*. Lors de l'entrée à Padoue de l'empereur Frédéric II en 1239, il paraît qu'il n'y avait point encore là de car-

rosses, car les femmes les plus élégamment parées vinrent au-devant de lui montées sur des palefrois ornés de riches harnachements : « *sedentes in phaleratis et ambulantibus palafredis.* » Pierre-Jean Grosley, avocat à Troyes, dans ses *Observations sur l'Italie et les Italiens*, publiées en 1764, prouve que c'est de Naples que l'usage des carrosses de luxe s'est répandu dans tout le reste de l'Italie. Dans le grand nombre de belles gravures italiennes de la fin du XVIe siècle et du commencement du XVIIe, que renferme la Bibliothèque nationale, cabinet des Estampes, représentant de grandes cérémonies publiques, l'on voit une quantité considérable de voitures à quatre roues, traînées par un, deux, quatre, six et huit chevaux. Elles ont des formes diverses, mais le plus généralement elles ressemblent aux modèles de carrosses français du XVIe siècle dont nous donnons ici les représentations. La date de la plupart de ces gravures prouve que les carrosses ont dû être d'un usage assez universel en Italie au XVIe siècle, et surtout dans les grandes villes, telles que Naples, Rome, Florence, Milan, etc., etc. C'est sans doute Catherine de Médicis qui aura vulgarisé les carrosses en France, quoique les mémoires du temps n'en parlent pas. Dans la relation de l'ambassade d'Ambroise

Traversari en 1433, il est rapporté qu'il fit son entrée à Mantoue dans un carrosse.

A de rares exceptions près, tout le monde, hommes comme femmes, montaient à cheval pendant le moyen-âge en Allemagne, aussi bien que dans les autres pays dont nous venons de parler. Au XVIe siècle, les membres de la diète de l'empire d'Allemagne allaient même encore à cheval aux séances. En 1502, il y avait toujours à la porte du palais des séances à Francfort, appelé le *Rœmer*, des marches en pierre destinées à aider les cavaliers à monter à cheval. Les membres des municipalités envoyés comme ministres ou ambassadeurs aux diètes ou à l'étranger, étaient appelés pour cette raison *Rittmeister* (capitaine ou maître écuyer) et de cette époque date aussi la charge de *reitende Diener*, valets-cavaliers, qui subsistaient encore auprès de certaines diètes allemandes jusqu'au commencement du XIXe siècle. Au couronnement de l'empereur d'Allemagne, des rois et des électeurs, il était ordonné aux hauts seigneurs ainsi qu'aux fonctionnaires élevés de l'État, de paraître et de remplir leurs fonctions également à cheval.

Mais il est certain qu'à la fin du XVe siècle, au commencement de la Renaissance, les rois et les princes

se servaient quelquefois de voitures couvertes pour leurs voyages et les cérémonies publiques. En 1474 l'empereur Frédéric III se rendit à Francfort dans une voiture à tentures, et comme il n'en descendit pas à cause du temps pluvieux qu'il faisait alors, les habitants de Francfort furent dispensés de porter au-dessus de la tête impériale le tapis qu'on avait coutume de supporter en l'air sur son passage. L'année suivante l'empereur revint encore à Francfort dans une voiture tendue de riches étoffes.

Dans un voyage d'Avesnes à Laon en 1461, la reine de France, femme de Louis XI, emprunta à la comtesse de Charolais ses haquenées et ses chariots. Dans le cortége du comte de Charolais qui entra à Reims le 13 août 1461, on vit cent quarante chariots, « chargés de diverses besongnes et nécessités, » dit George Chastelain dans sa chronique des ducs de Bourgogne.

Il y avait en Chine, dès le moyen-âge, des voitures de voyage, car les Chinois sont un peuple peu sédendaire et qui aiment la locomotion. Dans les provinces du Midi du Céleste Empire, où il y a beaucoup de fleuves, les voyages se sont faits et se font encore presque toujours dans des jonques. Dans le Nord au con-

traire, les systèmes de locomotion sont peut-être plus fatigants, mais bien moins ennuyeux. Les gens riches vont en palanquin ou en chariot : car les voitures qu'ils emploient ne sont pas suspendues. Il y a des Chinois qui se font traîner dans des brouettes. Les voitures chinoises n'ont point de siége; on s'y tient assis les jambes croisées. Il en était sans doute de même au moyen-âge. Les routes sont remplies d'inégalités et les voyageurs sont exposés à se fracasser la tête. Il y en a qui par prudence garnissent de coussinets les parois des voitures, qui versent très-souvent. En Chine la voiture ne paraît pas avoir subi de perfectionnement.

III.

Histoire des Voitures au seizième siècle.

Le moyen-âge était dans son agonie : les guerres féodales cessaient. Les châteaux-forts se transformaient en habitations simplement défendues. La cour et l'étiquette commençaient à se former; les mœurs devenaient moins rudes; les costumes plus légers, plus élégants et moins guerriers. Dans ce siècle de la Renaissance où naissent tant de grandes choses, nous voyons aussi s'étendre l'usage des voitures.

Sous le règne du roi François Ier, il n'y avait encore qu'un très-petit nombre de carrosses en France. Ils étaient chose fort rare et de plus très-enviés. Toutefois malgré leur rareté, ils secouèrent néanmoins leur ancienne rusticité et furent peu à peu considérablement améliorés ; au lieu d'une couverture massive et pleine, on en substitua une plus légère et presque à jour. Les portières ne restèrent plus ouvertes ; on les garnit de ri-

deaux en cuir ou en étoffes de toutes espèces. Diane, fille naturelle légitimée d'Henri II et femme de François de Montmorency, née en 1538, était propriétaire d'un carrosse et Raimond de Laval, seigneur de Bois-Dauphin, homme obèse et par conséquent difficile à mouvoir, en possédait un autre, parce qu'il lui était impossible de monter à cheval. Mais les voitures restent toujours fort rares pendant la première moitié du XVIe siècle.

En l'année 1534, la reine Éléonore d'Autriche, femme de François Ier, ainsi que les princesses du sang, parurent encore dans une procession, sur des haquenées blanches. En 1550, il n'y avait toujours que trois carrosses à Paris. Sous le règne d'Henri III un particulier en possédait un quatrième.

Henri III, dernier Valois, dernier de cette branche qui aimait les plaisirs, le luxe, les fêtes, ne pouvait manquer d'utiliser la voiture, si propre et si commode pour les natures efféminées et raffolant de distractions prises au moyen de la paresse physique. Il imita donc l'exemple de Diane et de l'obèse de Laval Bois-Dauphin et il eut non-seulement un carrosse, mais il en eut plusieurs.

En novembre, dès 1575, le roi va « en *coche* avec

la reine sa femme par les rues et maisons de Paris, dit l'Étoile, prendre les petits chiens damerets, qui à lui et à elle viennent à plaisir; il va semblablement par tous les monastères de femmes estans aux environs de Paris, faire pareille queste de petits chiens, au grand regret et desplaisir des dames auxquelles les chiens appartenaient (1). » Voilà quel était un des buts d'Henri III quand il utilisait le *coche* ou *carrosse*.

Pendant l'hiver de l'année 1576, le roi et la reine allaient souvent se promener en *coche* aux environs de Paris. Le 7 janvier de cette année, le coche s'étant rompu, le prince et sa femme furent obligés de revenir à pied par « un despiteus temps qu'il faisait » et ils n'arrivèrent au Louvre qu'après minuit (2).

Le 10 septembre 1580, Henri III alla en *coche* au château de Madrid et cela contre l'avis de ses médecins, d'où il revint bientôt après avec un grand mal d'oreille (3). Madrid était situé entre la lisière du bois de Boulogne et la rive droite de la Seine et bâti en 1529 par François Ier.

(1) *Journal de Henri III*, par l'Étoile. Collect. Michaud et Poujoulat, 2e série, 1er vol., p. 62.
(2) *Id.*, p. 65.
(3) *Id.*, p. 119.

« Le mardi 10e jour d'octobre (1581), le cardinal de Bourbon fist son festin des nopces du duc de Joieuse en l'hostel de son abbaie de Saint-Germain-des-Prés, il fist faire à grans frais sur la rivière de Seine un grand et superbe appareil d'un grand baq, accommodé en forme de char triumphant, auquel le Roi, princes et princesses, et les mariés devoient passer du Louvre au Pré-aux-Clers en pompe moult solennelle, car ce baq ou char triumphant devoit estre tiré par dessus l'eau par autres batteaux déguisés en chevaux marins, tritons, balenes, serenes, saumons, dauphins, tortues et autres monstres marins, jusques au nombre de vingt-quatre, en aucuns desquels estoient portés, à couvert au ventre des dits monstres les trompettes, clairons, violons, haultbois, cornets et autres musiciens d'excellence, mesmes quelques tireurs de feus artificiels, qui pendant le trajet devoient donner maints passetemps et plaisirs tant au Roi et à sa compagnie qu'à cinquante mil personnes du peuple de Paris, de tout genre, sexe et aage, espandues sur les deux rivages en grande expectation de voir quelque beau et rare dessein. Mais le mistère ne fut pas bien joué, et ne peust-on faire marcher les animaux ainsi qu'on avoit projetté, de façon que le Roi aiant aux Tuilleries attendu depuis

quatre heures du soir jusqu'à sept le mouvement et accheminement de ces animaux aquatiques sans en apercevoir aucun effect, despité et marri, dit qu'il voioit bien que c'estoient des bestes qui commandoient à d'autres bestes, et estant monté en *coche* avec les roines et tout le train de sa cour, alla au festin qui fust jugé le plus pompeus et plus magnifique de tous, nommement en ce que ledit seingneur-cardinal fit représenter un jardin artificiel garni de fleurs et de fruits, comme si c'eust esté en may, ou en juillet et aoust (1). »

Le 24 juin de l'année 1584, le roi alla du Louvre à l'église de Saint-Magloire dans le faubourg Saint-Jacques pour répandre de l'eau bénite sur le corps de son frère le duc d'Alençon qui y avait été déposé. Dans le cortége se voyait la reine, femme d'Henri III, « séant seule en un *carroche* couvert de tanné, et elle aussi vêtue de tanné; après laquelle suivoient *huict coches* plains de dames vestues en noir à leur ordinaire (2). » C'est pour la première fois que nous avons trouvé le mot de *carroche* qui est le même que *carrosse*.

(1) *Journal de Henri III*, par l'Étoile, p. 139 et 140.
(2) *Id.*, p. 172.

Lorsque Henri III habitait le château de Vincennes, il avait l'habitude de venir à Paris dans un carrosse. C'est ce qui ressort d'un complot fait par les ligueurs en 1585 pour enlever le roi sur la route (1).

Renaud de Beaune, archevêque de Bourges, avait été choisi par le clergé pour porter la parole en son nom aux États de Blois tenus en 1588. « Comme on s'entretenoit sur la réforme qu'on devoit apporter au luxe qui s'étoit répandu partout avec tant de profusion et qui depuis a été porté bien plus loin, il disoit que c'étoit à Paris que l'ancienne simplicité de nos pères avoit commencé à dégénérer. Il donnoit pour modèle d'une modération qu'on ne pouvoit trop recommander, la première présidente de Thou qui, en qualité de femme du premier magistrat du parlement, auroit pu se servir, comme les principales dames de la cour, d'une litière ou d'un carrosse, dont l'usage étoit encore fort rare en ce temps-là; que cependant cette dame n'alloit jamais par la ville qu'en croupe derrière un domestique, pour servir par sa modestie de règle et d'exemple aux autres femmes. Lorsque dans sa harangue il rappela en public, devant le roi et devant

(1) Procès-verbal de Nicolas Poulain, etc. Coll. Michaud et Poujoulat, IIe série, 1er vol. p. 323, 330.

toute la cour, le souvenir d'une frugalité si estimable, il se servit du même exemple, qu'on retrancha tout entier de son discours lorsqu'il fut imprimé avec les autres qui avaient été prononcés dans les États.

Il est vrai qu'il n'y avoit pas fort longtemps que cette mode s'étoit introduite dans Paris. Jean de Laval Bois-Dauphin, homme de qualité, a été le premier, sur la fin du règne de François Ier, qui se soit servi d'un carrosse, à cause de son embonpoint qui ne lui permettoit pas de monter à cheval. Il n'y en avoit alors à la cour que deux, dont l'usage étoit venu d'Italie, l'un pour la reine (Catherine de Médicis), l'autre pour Diane, fille naturelle de Henri II. Dans la ville, Christophe de Thou fut le premier qui en eut un, après qu'il eut été nommé premier président; cependant il ne s'en servoit jamais, ni pour aller au palais, ni pour aller au Louvre quand le roi l'y mandoit, car les magistrats gardoient encore religieusement cette louable coutume de n'aller jamais à la cour que par ordre du roi. Sa femme en usoit de même, et comme on le vient de dire, n'alloit qu'en croupe quand elle rendoit ses visites à ses parentes ou à ses amies; l'un et l'autre ne se servoient de leur carrosse que pour aller à la campagne: ce qui fut cause qu'on fut longtemps sans en

voir à Paris. Le nombre s'en est tellement multiplié depuis, qu'on peut dire qu'il est aussi grand que celui des gondoles à Venise, et cela sans distinction ni de qualité ni de rang. On voit aujourd'hui les personnes du plus bas étage s'en servir indifféremment comme les plus relevées (1). »

Les voitures ou carrosses du XVIe siècle prouvent par leur élégance et le bon goût de leur style, qu'ils furent conçus et dessinés par des artistes distingués. Les *carroches* ou *coches* étaient de véritables œuvres d'art par le mérite de leur ensemble et de leurs détails. Ils offraient une ornementation gracieuse et riche qui formait pour ainsi dire partie intégrante du véhicule. La voiture du XVIe siècle était un vrai petit et gracieux monument d'architecture roulant sur quatre roues. Quelle différence avec nos plus riches voitures modernes dont la conception tombe tout à fait dans le métier !

La ressemblance des carroches, coches, chariots du XVIe siècle, avec le char funèbre d'Alexandre et dont nous avons donné plus haut (2) la description d'après

(1) *Mémoires* de J.-A. de Thou. Édit. Michaud et Poujoulat. Première série, t. XI, p. 331 et 332.

(2) Voyez page 38.

Diodore de Sicile, porte à croire que ces voitures ont été inspirées sur ce modèle. Il y eut une édition latine de Diodore en 1472, publiée à Bologne par F. Poggium, incomplète, il est vrai ; mais il est certain qu'on connaissait cet auteur dans le moyen-âge.

Lorsqu'en 1588, Henri III médita la mort du duc de Guise, dont il voulut faire bonne justice par un méchant moyen, le 22 décembre au soir il commanda son *carrosse* à la porte de la galerie des Cerfs du château de Blois pour le lendemain matin à quatre heures, prétextant une course qu'il voulait faire à La Noue, maison au bout de la grande allée sur le bord de la forêt (1).

Le 9 avril 1578 le corps de Marie-Isabelle, fille de Charles IX, fut conduit de Paris à Saint-Denis en *coche* (2).

Le 13 avril 1579, le maréchal de Montmorency, frappé d'apoplexie, se fit mener en *coche* du Louvre à Écouen (3).

« En septembre de 1583, Paris vit une étrange pro-

(1) Relation de la mort de MM. le duc et cardinal de Guise, par Miron, médecin du roi. Collect. Michaud et Poujoulat. IIe série, 1er vol., p. 332.
(2) *Journal de Henri III*, p. 97.
(3) *Id.*, p. 115.

cession de gens vêtus de toile blanche avec mantelets pareils sur leurs épaules, portant des chapeaux ou de feutre gris chamarrés, de feutre gris ou couverts de toile sur leurs têtes, tenant des cierges et des croix de bois et marchant deux à deux. Ils venaient de Saint-Jean des deux Gémeaux et d'Ussy, en Brie près la Ferté-sous-Jouarre. Ils étaient conduits par deux gentilshommes qui suivaient à cheval avec leurs filles assises dans un *coche.* »

En 1574, le jour de la mort de Charles IX, Catherine de Médicis partit de Vincennes, emmenant dans son *coche* son fils le duc d'Alençon et le roi de Navarre à Paris. Cheverny, chancelier de France en 1581, avait aussi un coche, comme on le voit par ses mémoires.

S'il n'y avait qu'un petit nombre de carrosses dans Paris, le faste, au contraire, y fut porté si loin qu'en 1563, lors de l'enregistrement des *Lettres patentes de Charles IX pour la réformation du luxe*, le parlement arrêta que le roi serait supplié de défendre les coches par la ville ; et en effet, les conseillers de la cour, non plus que les présidents, ne suivirent point cet usage dans sa nouveauté ; ils continuèrent d'aller au Palais sur des mules jusqu'au commencement du XVIIe siècle.

A la date de 1574, la reine Marguerite de Valois, femme d'Henri IV, parle de *sa coche* dans ses mémoires. Elle mentionne aussi le chariot, qui contenait alors *six* personnes, et le chariot de Torigny, et le sien qui, dit-elle, estoit assez reconnoissable pour estre doré et de velours jaune garni d'argent. On appelait donc chariot ce que nous appelons carrosse. Au commencement du livre deuxième de ses mémoires, elle parle encore du *carrosse* d'une dame, dont elle ne dit pas le nom. Mais nous savons par elle que madame de Chastelas avait aussi un *chariot* ou carrosse.

Quand en l'année 1577, la reine Marguerite alla faire un voyage en Flandre, « J'allois, dit-elle, dans une littière faite à pilliers doublez de velours incarnadin d'Espagne en broderie d'or, et de soye nuée à devise. Cette littière étoit toute vitrée, et les vitres toutes faites à devise, y ayant, ou à la doublure ou aux vitres, quarante devises toutes différentes, avec les mots en espagnol et italien, sur le soleil et ses effects; laquelle estoit suivie de la littière de madame de La Roche-sur-Yon et de celle de madame de Tournon, ma dame d'honneur, et de dix filles à cheval avec leur gouvernante, et de six carrosses ou chariots où alloit le reste des dames et femmes d'elle et de moy. » A son

retour, Marguerite monta dans le chariot de la reine sa mère et en sa compagnie et celle du roi, elle vint ainsi de Saint-Denis à Paris. Lorsque Sully alla à Rouen, au moment où cette ville se déclara pour le roi, en 1594, l'amiral de Villars le mena de la cathédrale Notre-Dame en son carrosse pour aller dîner chez lui. En 1599, Sully emprunta à Poissy le carrosse de l'archevêque de Glascow, qui se nommait Béthune, et avec lequel il alla à Essonne prendre la poste pour se rendre à Fontainebleau.

En 1599, le maréchal de Bassompierre ramena d'Italie en France le premier carrosse avec des stores en glace. A cette époque M. de Joyeuse avait aussi son carrosse, comme nous l'apprenons par les mémoires de Bassompierre. Dans son voyage en Hongrie, en 1603, Bassompierre parle de *carrosses de relais* entre Nancy et Sarrebourg. Il partit dans un *carrosse de louage* pour Ulm. De Vienne à Prague, il alla par la poste. Là, le général Rosworm, qui commandait les troupes impériales à Prague, vint le prendre en son carrosse.

Les carrosses ont du être communs en Italie dès la fin du XVIe siècle. Bassompierre raconte qu'étant arrivé de Bologne à Pratolin, maison de plaisance du grand

duc de Toscane, il leur fit donner *des carrosses* pour l'aller trouver le jour d'après à Lambrogiano. C'était en 1597.

Rouler en carrosse n'avait été, jusqu'alors, que le privilége de quelques gens de cour et de certains hauts fonctionnaires. Depuis l'exemple de Christophe de Thou, les ministres prirent carrosses, et alors aussi ils furent imités dans cet usage par tous les grands d'épée et de robe, par beaucoup de nobles et de familles bourgeoises enrichies.

Pendant longtemps il y eut un obstacle, indirect à la vérité, à l'usage des voitures de luxe dans les villes. Cet obstacle était le mauvais état des rues qui, généralement, n'étaient point pavées. Le roi Philippe-Auguste avait bien commencé, en 1184, de paver les principales rues de Lutèce, dont le nom fut à cette occasion changé en celui de Paris. Un fonds fut affecté par l'État au pavage des rues de Paris. Mais un siècle plus tard, en 1285, lorsqu'il fut proposé de continuer le pavage hors de la porte Saint-Martin, les citoyens s'excusèrent auprès de l'administration supérieure de ne pouvoir exécuter ce projet, parce que les fonds qui étaient mis à leur disposition pour cet usage étaient insuffisants. On sait que vers l'an 1641,

la plupart des quartiers et des rues de Paris étaient pavés et assez bien entretenus. C'était un nouveau motif pour donner avec le luxe naissant un nouvel essor à l'emploi et à la fabrication des voitures publiques et particulières; et effectivement, depuis cette époque les carrosses devinrent très-fréquents en France.

On sait aussi d'une manière certaine que les rues de Dijon étaient pavées dès l'année 1391. Philippe le Hardi, duc de Bourgogne, second mari de Marguerite de Flandre, contribua à ce pavage pour la somme de mille livres. En 1424, on sait par des documents officiels, qu'un certain nombre d'ouvriers paveurs étaient employés au pavage et à l'entretien des rues de Dijon. Aussi savons-nous que les chariots ou voitures de luxe furent en usage à la cour des ducs de Bourgogne dès l'année 1445.

Les voitures, si bien appropriées pour se rendre n'importe dans quel temps aux plaisirs de la soirée et de la nuit, aux réjouissances et aux fêtes données soit à la cour soit à la ville, étaient cependant d'un usage dangereux dans nos anciennes villes du moyen-âge, aux rues étroites, tortueuses et obscures. Ces rues étranglées et sinueuses des XIIIe, XIVe et XVe siècles, vrais repaires de guerres civiles, ces rues bourbeuses établies

par une multitude qui s'occupait plus des voies du ciel et de la vie future que des chemins et des rues de cette terre, étaient infestées au commencement du XVI' siècle de voleurs et d'incendiaires. On avait eu beau ordonner dès le 11 septembre 1408 de mettre des lanternes dans les rues de Paris, Pierre des Essarts, prévôt de Paris, eut beau recommander d'allumer ces lanternes, on eut beau réitérer cet ordre le 5 août 1413, on eut beau remettre cette ordonnance dans la mémoire des citoyens de Paris, et leur enjoindre de faire brûler des lanternes après neuf heures du soir aux croisées de toutes les maisons donnant sur la rue, il n'y eut aucun remède à l'apathie des habitants. Cette ordonnance fut rendue en 1524 et renouvelée en 1526 et en 1553. Le 29 octobre 1558 des falots qui devaient constamment brûler depuis six heures du soir jusqu'à quatre heures du matin, furent établis à l'angle des rues formant carrefours; et quand la rue était trop longue pour en être éclairée, on plaçait des falots dans trois endroits différents de la rue. Le falot était un large vaisseau contenant du goudron, de la résine et d'autres matières combustibles, et qui était employé aux palais des princes et de la noblesse pour en éclairer les cours et les abords. En 1558, il y avait déjà à Paris

neuf cent douze rues, et le nombre de luminaires employés pour l'éclairer pendant la nuit, a dû être environ de deux mille sept cent trente-six.

Mais, par arrêt du Parlement du 14 novembre de la même année, les falots furent remplacés par des lanternes *ardentes* et *allumantes*. Cet arrêt ne fut exécuté qu'imparfaitement. Les ouvriers se mirent à fabriquer des lanternes; mais la plupart ne furent pas payés, *tant par la nécessité du temps que pauvreté des manans et habitans,* dit Félibien, et le Parlement fut obligé d'ordonner le 21 février 1559, que, « les matières des dites lanternes, potences pour icelles asseoir et pendre, et autres choses à ce nécessaires, qui n'ont été mises en œuvre, » seraient vendues aux enchères publiques, et que le prix en serait distribué aux pauvres ouvriers. Le 22 octobre 1661, le lieutenant civil est obligé de prendre un arrêté pour forcer les commissaires aux lanternes de mieux remplir leurs devoirs. Les chandelles étaient mauvaises, il leur est enjoint d'en prendre de meilleure qualité et du poids de cinq à la livre. On devait les allumer à cinq heures du soir et commencer de la veille de la Toussaint jusqu'à la veille du carême prenant.

Cependant l'éclairage des rues de Paris continuait

à être et à rester très-imparfait, jusqu'à ce que l'abbé Laudati, de la famille de Caraffa, espion français de Mazarin en Italie, conçut l'idée de louer des flambeaux et des lanternes. Dans le mois de mars 1662, il en obtint le privilége absolu pour un espace de temps de vingt années. Conséquemment, il fit établir en certains lieux, non-seulement à Paris, mais encore dans d'autres villes du royaume, des loges ou postes où tout individu pouvait louer une lanterne ou un flambeau, où même, en payant une certaine somme, l'on pouvait se procurer une personne qui, une lanterne ou un flambeau à la main, vous escortait à travers les rues. Il était autorisé à demander cinq sols par quart-d'heure à toute personne qui louerait une lanterne pour éclairer et escorter un carrosse. Pour les piétons, il ne demandait que trois sols. Afin d'éviter les disputes et les contestations pour le temps employé, il fut ordonné qu'un sablier d'un quart-d'heure serait pendu à la ceinture de chaque porte-lanterne. Mais le prix de chaque flambeau et de la peine de le porter était de cinquante sols.

Ce fut seulement en 1667 que Colbert, ayant créé la charge de lieutenant de police, et désigné Lareynie, maître des requêtes, pour remplir ce nouvel emploi,

ce magistrat s'occupa d'abord du nettoyage général des rues de Paris, réforma le guet et établit, au mois de septembre de cette même année, les lanternes publiques, remplacées plus tard par les réverbères, qui, chaque jour, disparaissent éclipsés par l'éclairage au gaz. Enfin, un arrêt du 23 mai 1671, ordonna qu'à l'avenir on allumerait les lanternes dès le 20 octobre, et que l'on continuerait de le faire jusqu'au dernier jour de mars (1).

On trouve aussi des voitures en usage au XVIe siècle en Angleterre. Aux funérailles de Thomas Howard, duc de Norfolk, en 1524, son corps était placé dans un chariot ou voiture traînée par des chevaux richement caparaçonnés, et dans son trajet à Thetford, où il fut enterré, le char mortuaire était précédé de trois voitures dans lesquelles étaient des moines.

En 1555, un certain Walter Ripon fabriqua une voiture ou carrosse pour le comte de Rutland, qu'on assure être le premier dont on se soit servi en Angleterre. On sait d'une manière certaine que la reine Élisabeth avait un carrosse à son usage dès 1558.

(1) Voyez aussi *Les Lanternes*, histoire de l'ancien éclairage de Paris, par Édouard Fournier, suivi de la réimpression de quelques poëmes rares. Paris, 1854, in-8°, 37 pages, et 25 pages de réimpression.

Walter Ripon fabriqua aussi pour la reine, en 1564, le premier carrosse à train de devant *mobile* et *tournant :* la caisse ou boîte de la voiture avait un ciel orné d'arcades et soutenu par des pilastres. En 1584, il construisit une voiture du trône, sur le derrière de laquelle il y avait quatre montants pour supporter un baldaquin ou impériale, ou ciel, surmonté au centre d'une couronne impériale ; par devant s'élevaient deux montants moins élevés que les précédents, destinés à recevoir un lion et un dragon, supports des armes d'Angleterre à cette époque.

Une autre version dit que c'est un Hollandais, nommé Guylliam Boonen, qui importa l'usage des carrosses en Angleterre ; il aurait été nommé carrossier de la reine en 1564. Au bout de vingt ans les carrosses devinrent d'un usage général dans la noblesse anglaise et parmi d'autres personnes riches et de distinction.

C'est alors aussi que s'établirent des voitures publiques de voyage pour transporter les personnes et les marchandises. Anderson, dans son histoire de la navigation et du commerce anglais, dit que les premières voitures furent connues en Angleterre vers 1580, et qu'elles y furent importées d'Allemagne par Fitz Allan, comte

d'Arundel. En 1598, l'ambassadeur d'Angleterre en Écosse faisait usage d'un carrosse.

Quoique les voitures fussent devenues plus fréquentes au XVIe siècle, et que les femmes nobles et les femmes riches commençassent à les utiliser pour leurs plaisirs, les hommes, toutefois, regardaient encore l'usage du carrosse comme indigne et inconvenant pour eux. En Allemagne, quand les électeurs et les princes ne voulaient pas assister aux diètes, ils s'excusaient auprès de l'empereur en disant que l'exercice et le mouvement du cheval les incommodaient ou leur étaient nuisibles. Il était bien entendu qu'il était inconvenant, et jusqu'à un certain point même, honteux pour un homme de se faire traîner en voiture comme une femme. Ce qui, à l'époque de la Renaissance, était interdit aux maîtres, n'était sans doute pas permis aux serviteurs. Lorsqu'en 1544, le comte Wolf de Barby fut envoyé par l'électeur Jean Frédéric de Saxe à la convention impériale de Spire, le comte demanda à cause de son indisposition, la permission de pouvoir s'y rendre dans une voiture suspendue et à quatre chevaux. Au mariage du frère de l'électeur de Saxe, du duc Jean Ernest, les comtes et la noblesse furent invités à y assister, en leur rappelant que ce qu'ils voudraient empor-

ter d'habits de gala pourrait être chargé sur une voiture. Il est clair que si on les avait attendus en carrosse cet avis eût été inutile. Pendant longtemps encore, il ne fut pas permis, sans motifs, aux femmes de se servir de voitures couvertes. En voici un exemple. En 1545, la femme d'un certain duc n'obtint qu'avec peine la permission de son mari de se servir d'une voiture couverte pour un voyage qu'elle devait faire aux eaux; il lui fut expressément enjoint que les femmes qui l'accompagneraient n'entreraient pas avec elle dans la même voiture.

Dans la description du grand et magnifique tournois tenu à Ruppin, en 1509, par l'électeur Joachin de Brandenbourg, il est question du carrosse entièrement doré de l'électrice et de douze autres voitures garnies d'étoffe cramoisie; et enfin, de la voiture de la duchesse de Mecklembourg, doublée de velours rouge. On sait aussi que pendant la dernière moitié de sa vie, l'empereur Charles-Quint se servait souvent d'une voiture à cause de la goutte dont il était atteint. Nous apprenons encore qu'au couronnement de l'empereur Maximilien, en l'année 1562, l'électeur de Cologne se montra avec quatorze voitures. A l'occasion de l'hommage relatif à la Prusse, rendu à Varsovie par le margrave

Jean Sigismond, en 1594, il avait trente-six carrosses à six chevaux dans sa suite. En parlant du mariage de l'empereur Ferdinand II avec une princesse de Bavière, le comte Kevenhiller dit que la fiancée était montée avec ses sœurs dans un carrosse tout orné d'or: que les femmes nobles de sa suite avaient un carrosse de velours noir, et que les autres femmes de l'impératrice étaient dans une voiture modeste et propre, recouverte de cuir.

IV.

Histoire des Voitures depuis la fin du seizième siècle.

Ce ne fut guère que sous le règne d'Henri IV que l'usage des voitures devint de plus en plus commun; mais ces voitures n'étaient encore que des espèces de chars non suspendus, à train de devant fixe et immobile, couverts d'une impériale et entourés de rideaux. Ces voitures ou vrais chariots élégants, tenaient deux ou quatre personnes. Ce fut donc à l'issue de nos guerres civiles, sous le règne du premier Bourbon, que les carrosses commencèrent à se multiplier et que les hommes s'en servirent par mollesse. Auparavant, il n'y avait guère que les dames qui s'en fussent servies, et encore que certaines dames de la cour. Les femmes de la bourgeoisie n'avaient point encore osé se mettre sur le même pied avec elles. Comme la voiture, indépendamment de sa grande commodité, distinguait du commun, l'on passa bientôt par-dessus toute autre considération,

d'autant plus qu'on ne rencontra aucun empêchement de la part du prince ou des magistrats. De là vint cette grande quantité de carrosses que nous voyons sous les règnes de Louis XIII, de Louis XIV et depuis. L'abbé Gedoyn, dans un de ses ouvrages, déplore fort cette multiplicité des carrosses, qu'il regarde comme une des principales causes de la décadence des lettres, par la facilité qu'elle apporte à la dissipation. Nous allons même plus loin que l'abbé Gedoyn, et nous prétendons que la multiplicité des voitures de luxe et autres, leur usage illimité et tout à fait arbitraire a non-seulement concouru à corrompre le goût, le bon goût, mais a puissamment encore contribué à la dissolution des bonnes mœurs; et, par conséquent à celle de l'ordre social. Il faut qu'on s'inculque bien dans l'esprit qu'il y a des choses agréables, utiles même quelquefois jusqu'à un certain degré, mais qui établissent un dissolvant au sein de la société. La voiture de luxe en est un. Tout homme intelligent, éclairé et bon le comprendra.

Le 9 juin 1606, un accident amené par les chevaux du carrosse d'Henri IV, faillit coûter la vie au roi et à la reine de France. Ayant avec eux en voiture le duc de Vendôme, ils faillirent se noyer dans la Seine, au

bas de Neuilly, en revenant de Saint-Germain. Ils traversèrent la rivière en bac, car il n'y avait point encore de pont en ce lieu. Ils ne voulurent pas descendre de voiture à cause de la pluie. Mais en entrant dans le bac, les deux derniers chevaux tombèrent dans l'eau et entraînèrent le carrosse. Le roi et la Châtaigneraye sauvèrent la reine et le duc de Vendôme. A cette occasion le roi laissant cours à son humeur joviale dit plaisamment qu'ils avaient mangé trop salé à dîner et qu'on les avait voulu faire boire après. La marquise de Verneuil égaya son esprit sur cette aventure, et dit au roi, la première fois qu'elle le vit, que si elle avait été de la partie, lorsqu'elle aurait vu la personne de Sa Majesté hors de danger, elle aurait crié : La reine boit !

Henri IV qui, comme l'on sait, fut assassiné dans un carrosse, rue de la Ferronnerie, le 14 mai 1610, n'avait d'abord pour lui et la reine qu'une seule et unique voiture, comme le prouve une lettre de ce roi à un de ses favoris, dans laquelle il dit : « Je ne sçaurois vous aller voir aujourd'hui, parce que ma femme se sert de ma coche (1). »

(1) *Variétés historiques, physiques et littéraires*, etc. Paris, 1752. T. II, 1re part., p. 96.

Il épousa Marie de Médicis le 9 novembre 1600. Ce ne fut certes pas longtemps avant son mariage avec la Florentine que le roi eut un carrosse, lui qui écrivait du camp de la Fère à Sully, le 15 avril 1596... « et n'ay quasi pas un cheval sur lequel je puisse combattre, ni un harnois complect que je puisse endosser; mes chemises sont toutes déchirées; mes pourpoints troüez au coude; ma marmite est souvent renversée, et depuis deux jours je disne et souppe chez les uns et les autres, mes pourvoyeurs disans n'avoir plus moyen de rien fournir pour ma table, d'autant qu'il y a plus de six mois qu'il n'ont reçeu d'argent (1). »

Ce carrosse d'Henri IV ne l'empêchait pas de parcourir le plus souvent les rues de Paris à cheval, et pour se garantir de la pluie, il avait l'habitude de porter un large manteau sur la croupe de sa monture.

Le 3 octobre 1608, Malherbe écrivait à Peiresc : « Il y a à cette heure un grand ordre à Paris pour les boues, parce que les maisons sont taxées deux fois plus qu'elles ne l'estoient; mais j'ay peur que cette grande furie ne durera pas, et qu'insensiblement nous retournerons

(1) *Mémoires de Sully*. Édit. Michaud et Poujoulat. IIe série, tome II, p. 207.

au premier désordre, et qu'il y fera crotté comme devant. »

C'est effectivement sous le règne d'Henri IV, au mois d'août 1609, qu'un capitaine nommé La Fleur, inventa le nettoiement des rues de Paris, en en faisant enlever les boues. Chaque maison, au rapport de l'Étoile, payait pour cela une petite taxe. Ce nettoyage devait nécessairement concourir à rendre l'usage du carrosse plus agréable. On devenait de moins en moins exposé aux éclaboussures des cavaliers et des charrettes qui passaient.

Ce fut Sully qui avait proposé au roi Henri IV d'obliger les particuliers à planter des ormes le long des grandes routes. Cela ménageait de l'ombre aux voyageurs qui les fréquentaient, soit à cheval, à pied ou en voiture. Mais Sully n'étant pas aimé à cause de l'ordre qu'il s'efforçait de rétablir dans le royaume, on coupait ces ormes. « C'est un Rosny, disait-on, faisons-en un Biron. » Sully était baron de Rosny. Le maréchal de Biron le fils fut décapité le 31 juillet 1602. La plantation des ormes sur les bords des grands chemins fut donc postérieure à cette date.

Dans « l'*Extrait des registres et croniques de*

l'hôtel de ville de Paris (1), » on trouve à la date du 30 mars 1621, un arrêt qui concède à Salomon de Caux, ingénieur du roi, le nettoiement des rues de Paris, moyennant la somme de 60,000 livres tournois, et 20,000 livres par an de récompense. Il devait aussi prendre dans la rivière quarante pouces d'eau et les conduire dans quatre fontaines, placées dans divers quartiers de Paris. Nous aurons à parler encore ailleurs de Salomon de Caux.

Les rues de Londres ne furent pas pavées avant la fin du XIe siècle. Lorsqu'en mil quatre-vingt-dix la couverture de l'église Saint-Mary-le-Bow, dans Cheapside à Londres, fut enlevée par un violent ouragan, quatre pièces de bois de vingt-six pieds de longueur furent lancées à terre et s'y enfoncèrent tellement, qu'à peine il en restait quatre pieds de longueur visibles. C'est une preuve qu'il n'y avait pas encore de pavé en cet endroit. Mais à mesure que le commerce et les richesses augmentaient, le pavé de Londres de son côté s'étendait aussi. Plusieurs des principales rues, comme Holborn, qui sont aujourd'hui dans le centre de la ville, furent pavées pour la pre-

(1) *Archives curieuses de l'Histoire de France*, par Danjou et Cimber. IIe série, tome 2, p. 439.

mière fois par ordonnance royale de 1417. D'autres furent pavées sous Henri VIII; quelques rues des faubourgs en 1544, d'autres en 1571 et 1605 : le grand marché de Smithfield où l'on vendait des bestiaux, fut pavé pour la première fois en 1614.

Par les dates de l'extension du pavage, l'on voit que l'usage des voitures de luxe, des coches et des carrosses a particulièrement contribué à la consolidation de la superficie des rues, destinée au roulement des voitures des classes aisées et riches.

En 1415, un riche marchand d'Augsbourg, Hans Gwerlich fit établir devant sa maison un sentier en pavé qui traversait le marché aux bœufs situé vis-à-vis de lui. Depuis ce moment la ville fit successivement paver les rues aux frais de l'État. Au milieu du XVIIe siècle, Berlin n'était point encore entièrement pavé. Le marché neuf le fut pour la première fois en 1679, avec d'autres rues et la Königsstrasse au-devant des maisons en 1684. Le nettoyage des rues fut toujours regardé au moyen-âge comme un travail déshonorant. Dans quelques endroits il était imposé aux Juifs; dans d'autres aux aides de l'exécuteur des hautes-œuvres. A Hambourg, par exemple, les Juifs furent obligés de

balayer les rues et d'enlever les immondices, avant que les règlements actuellement en usage fussent décrétés. Ils datent de la fin du XVIe siècle. En Égypte, en Grèce, à Rome, et pendant tout le moyen-âge, chez tous les peuples de race caucasique et celte, le sémite juif fut en horrèur. C'est qu'alors on avait un grand bon sens moral, un jugement sain, l'amour des idées d'ordre et de paix — choses antipathiques à la race arabe, et que notre société moderne semble mettre dans le sac à oublis. Quelques niais ou ignorants, diront sans doute que c'est l'odieuse intolérance religieuse qui fut l'instigatrice des persécutions que les Juifs eurent à subir dans le moyen-âge. Cela n'est pas vrai. On les connaissait et l'on savait qu'ils étaient par eux-mêmes impropres aux travaux manuels, qu'ils s'adonnaient exclusivement, à la spéculation aléatoire, aux montages d'affaires, comme aujourd'hui, aux reports, aux fins de mois, etc., etc., toutes choses qui peu à peu minent l'ordre, compromettent la confiance, amènent des perturbations sociales. Si jamais il y a encore une révolution dans un pays quelconque de l'Europe, elle sera amenée par les faits et gestes de la prépondérance des Juifs. Or, quelques centaines de millions de Celtes et de Germains se laisseront-ils toujours faire la loi par

une poignée d'étrangers qui depuis deux mille ans n'ont point changé?

Il y avait dès le XIVe siècle à Paris et sans doute dans d'autres villes, une déplorable liberté; c'était la faculté de pouvoir tout jeter par la fenêtre, n'importe à quelle heure du jour ou de la nuit, en criant auparavant: « *Gare l'eau!* » Cette liberté fut enlevée aux Parisiens en 1372, et le privilége défendu plus sévèrement en 1395. Depuis, les Parisiens n'ont probablement plus rien jeté par les fenêtres en plein jour; mais il n'y a guère plus de vingt-cinq à trente ans qu'on peut parcourir les rues de Paris en pleine et entière sécurité depuis la nuit jusqu'au matin sans danger de recevoir quelques immondices sur la tête.

Avant le règne de François Ier on jetait dans les rues..... ce que nous ne nommerons pas. Il était réservé au siècle de la Renaissance de faire sortir les villes des cloaques où le moyen-âge semblait les avoir ensevelies. Dans le code des lois municipales de Paris, augmenté, amélioré et confirmé en 1513, il est expressément ordonné que chaque maison aurait un cabinet d'aisance. Cette ordonnance et la menace d'une punition sévère en cas de contravention furent renouvelées en 1533; or dès 1538 des employés de la ville

furent obligés de visiter les maisons de Paris et de noter le nom des contrevenants. Mais l'ordonnance de 1533 semble ne pas avoir été la dernière : car en 1697 et même en 1700 la police est obligée d'ordonner au peuple de construire des fosses, de restaurer celles existantes dans le délai d'un mois, sous peine d'amende en cas de négligence, et de fermeture de la maison jusqu'à ce que ces lieux fussent remis dans de bonnes conditions. Cette ordonnance fut rendue dans les mêmes termes dans les *Coutumes* de Mantes, Étampes, Nivernais, Bourbonnais, Calais, Tournay et Melun. Celle de Bordeaux sur le même sujet date de l'année 1585.

Avec le développement de l'usage des voitures, de leur fréquent emploi par la cour et la noblesse, la liberté de jeter toutes choses par la fenêtre devenait intolérable. Ainsi le carrosse de luxe a été la cause de la propreté des rues. Il faut avouer que dans notre société chrétienne, rien ne se fait pour le bien public et général par désintéressement : c'est la paresse ou la sensualité des classes riches qui opèrent de temps à autres des améliorations dont elles profitent d'abord largement pour elles-mêmes, et dont ensuite rejaillissent quelques miettes sur l'ensemble de la souverai-

neté. Tout ce qui est du bien public, est arraché péniblement et brin à brin à l'État. Puisque nous nous occupons de la locomotion, nous n'en citerons qu'un exemple. Il y a plus d'un quart de siècle qu'il existe des places d'impériale aux omnibus d'Angleterre. En France on a beaucoup de peine à en faire établir. La police s'y oppose, dit-on.

Par un excès de précaution, la police française fait de nous et surtout des Parisiens les plus grands destructeurs du monde ; car en nous privant trop souvent de liberté individuelle pour des choses inoffensives, il s'opère une réaction dans nous qui nous porte alors à détruire ce qui appartient à la souveraineté. Pour en revenir aux places d'impériales d'omnibus, la police les empêche pour éviter les malheurs. Dans ce cas elle devrait aussi mettre des garde-fous élevés au bord des rivières ; car si on peut se blesser en tombant d'omnibus, on se noie en tombant dans la rivière. Il y a dans la vie et dans les inventions humaines des inconvénients au-devant desquels la prévoyance personnelle seule doit aller. L'État ne doit avoir rien à y voir. L'esprit tyrannique dans de petits détails de la police française, est bourgeoise, et date surtout du règne de Louis XIV, roi es-

sentiellement bourgeois, malgré la réputation qu'on lui a faite. C'était un roi bourgeois-gentilhomme dans toute la force du terme. Il n'est grand qu'aux yeux des esprits petits et superficiels, éblouis par le clinquant. Une infinité de détestables institutions s'attachent à son déplorable règne qui a considérablement contribué à ruiner le pouvoir temporel au profit de l'Église.

Lorsque Henri IV eut rétabli la paix, l'ordre et la tranquillité dans le royaume, autant qu'il était possible après un règne comme celui d'Henri III, qui laissa d'immenses dettes, à la suite des guerres civiles comme celles qui désolèrent la France pendant la seconde moitié du XVIe siècle; après avoir racheté son royaume pièce à pièce en donnant aux ligueurs 37,000,000, aux étrangers 67,000,000, à la seule famille de Guise 17,000,000 de livres, après avoir été obligé de donner des pensions ou des assignations sur les revenus publics à presque tous les grands seigneurs et même à une grande quantité de bourgeois, toute cette foule orgueilleuse et sans valeur aucune, se jeta dans un luxe de maisons, de costumes, de chevaux, de laquais, que rien ne put retenir.

Tous ces enrichis du hasard et de la fortune, tous

ces parvenus se mirent à jouir des richesses qu'ils n'avaient point honorablement gagnées. Alors pour les étaler avec le plus de faste possible aux yeux du public dans les rues et sur les places, les carrosses leur semblèrent un bon moyen. Henri IV ne voulut d'abord les permettre qu'aux femmes, ensuite aux hommes mariés, après aux vieillards et à ceux que quelque infirmité empêchait de monter à cheval. Mais tous ses efforts ne purent en limiter l'extension, et après l'année 1600, on en trouve cités presque à toutes les pages des auteurs du temps.

L'unique carrosse du roi et de la reine dont nous avons parlé plus haut, en vit remiser plusieurs autres à côté de lui. Lorsqu'en 1605, le roi voulut faire chercher Sully, il dit à Fourcy : Envoyez le quérir en diligence, et que l'on lui mene plutost un de mes carrosses qui est en la cour, ou bien le vostre (1).

Depuis un demi-siècle la noblesse avait mené une vie aventurière, elle s'était habituée aux désordres les plus intolérables, aux meurtres, aux pillages, aux dilapidations et aux débauches de tous genres. Sous la régence d'une femme, pendant la minorité de Louis

(1) *Mémoires de Sully*. T. II, p. 630.

XIII, elle espérait et comptait bien continuer son existence passée, et elle ne demandait que troubles et guerres. Henri IV lui avait posé un frein vigoureux, elle fut obligée de se contenir. Sa mort fut pour les nobles une vraie délivrance. En attendant la Fronde, la noblesse se jeta dans le luxe et le faste le plus extravagant. Elle ne rougissait d'aucune sorte de gain, et n'avait d'autre but en recherchant le pouvoir que d'obtenir le profit que celui-ci donnait. Tous les grands seigneurs avaient un train de maison fastueux; ils avaient chacun des gentilshommes, des pages et une nombreuse domesticité. Ce n'était que fêtes, que bals, que carrousels, que parties de plaisir. On dissipait avec légèreté sa fortune en vains divertissements des yeux et l'on se ruinait. Pour se mettre en état de reprendre ou de continuer ce train, on n'avait d'autre industrie que la guerre civile, et pour la conjurer, le pouvoir se voyait de temps en temps dans la nécessité de semer des millions, arrachés à la sueur du peuple qui travaillait durement. Ces ducs et ces marquis de fabrication royale avec du parchemin, étaient si dépourvus de jugement qu'ils ne comprenaient pas qu'ils vivaient de l'aumône nationale. Pour réussir à se faire compter de beaux deniers, il ne fallait avoir que du

savoir-faire, il fallait savoir se faire valoir. Cette faculté peu méritoire était possédée au plus haut degré par les classes élevées des règnes de Louis XIII et de Louis XIV.

Henri IV avait été dans la nécessité de jeter des millions à la noblesse de la Ligue; cet exemple avait été funeste; si l'on avait obtenu d'un roi aussi sévère et aussi économe, que n'espérait-on pas devoir et pouvoir attendre d'une jeune femme étrangère? A cette époque on portait des habits qui valaient jusqu'à 20,000 écus, comme nous l'apprend Bassompierre; on eut beau faire de nombreuses lois somptuaires, le luxe ne fut pas aboli. Ce qui contribua encore fortement au vain étalage de costumes riches et de carrosses splendides, c'est ce mélange de bourgeois avec la noblesse, qui ne dédaignait nullement de s'allier aux filles de *roturiers* à belles dots. Elle ne se faisait aucun scrupule d'épouser des filles ou petites-filles de laquais ou de tabellions quand elles rapportaient de bonnes rentes. Ces filles transplantaient insensiblement et portaient à la cour l'esprit et le goût du terroir où elles étaient nées et élevées. — Voilà une des causes principales du nombre considérable de carrosses dont parlent les auteurs du temps de Louis XIII.

Rappelons ici les paroles justes d'un écrivain éminemment aristocratique et monarchique, maître des requêtes, intendant d'Aunis, de Provence et de Hainaut, intendant de la guerre, fils du premier médecin de Louis XV, ami intime de Catherine II de Russie: paroles qui viennent à l'appui de nos réflexions historiques sur le luxe: « On ne peut se dissimuler, dit-il, que le luxe est un sacrifice que chaque État fait d'une partie de ses forces, aux plaisirs et aux fantaisies d'un petit nombre. — L'inégalité des fortunes, la vanité, le goût de l'imitation, l'oisiveté, sont les sources du luxe et de ses dérèglements. — Le luxe et l'impôt sont en quelque sorte synonymes. — Le luxe est par lui-même toujours un vice. Il est nuisible du plus au moins, et particulièrement en raison de sa cause. — Le luxe qui est alimenté par l'impôt, est destructeur. Dans ce cas la nation consomme son capital, elle ne fait que dépenser ses revenus lorsqu'il dérive de la prospérité du commerce. — La richesse et la puissance sont la conversion à l'usage de l'homme de la force et du travail des autres. » Ces paroles sont de Sénac de Meilhan, qui fut un administrateur habile et moral. Il était né en 1736, et mourut à Vienne à l'âge de soixante-sept ans. Ses Considérations sur le luxe et

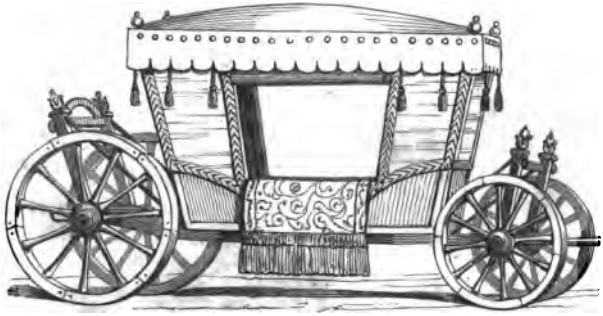
les richesses parurent en un volume in-8° en 1787, deux ans avant la réunion des derniers Etats généraux, d'où sortit la Révolution de 1792.

Voici l'opinion d'un célèbre économiste chinois, Kouan-tse, qui vivait il y a deux mille ans : « L'argent qui entre par le commerce n'enrichit un royaume qu'autant qu'il en sort par le commerce. Il n'y a de commerce longtemps avantageux que celui des échanges ou nécessaires ou utiles. Le commerce des objets de faste, de délicatesse et de curiosité, soit qu'il se fasse par échanges ou par achats, suppose le luxe. Or, le luxe, qui est l'abondance du superflu chez certains citoyens, suppose le manque de nécessaire chez beaucoup d'autres. Plus les riches mettent de chevaux à leurs chars, plus il y a de gens qui vont à pied; plus leurs maisons sont vastes et magnifiques, plus celles des pauvres sont petites et misérables; plus leur table est couverte de mets, plus il y a de gens qui sont réduits uniquement à leur riz. Ce que les hommes en société peuvent faire de mieux à force d'industrie et de travail, d'économie et de sagesse, dans un royaume bien peuplé, c'est d'avoir tous le nécessaire, et de procurer le commode à quelques-uns. »

Sully n'avait point de carrosse d'abord; il allait au

Louvre sur un cheval de selle garni d'une housse. Il n'eut un carrosse que quand il fut grand maître de l'artillerie (le 13 février 1605). Le roi ne voulait pas qu'on en eût. Le marquis de Cœuvres et le marquis de Rambouillet furent les premiers des jeunes gens qui en eurent, le dernier à cause de sa mauvaise vue, l'autre en rendoit quelque autre raison. Ils se cachoient quand ils rencontroient le roi. Bassompierre disoit que quand il pleuvoit, ils alloient chercher des dames de leurs amies pour faire des visites avec elles. Arnaut-le-Peteux a été le premier garçon de la ville qui en ait eu un, car les hommes mariés en eurent avant lui. Louis XIII ne trouva pas bon que Fontenay Mareuil en eût un; on lui dit qu'il s'alloit marier. Enfin, les carrosses devinrent tout communs. On ne savoit ce que c'étoit que des chevaux d'amble; le roi seul avait une haquenée. Du temps d'Henri IV même, cela étoit ainsi; on trottoit après le roi. (Tallemant des Réaux. Historiette de Sully, édit. P. Paris, I, p. 112.) Le duc de Guise, fils du Balafré, avait aussi un carrosse : il mourut en 1640. M. de Chevreuse fit une fois faire jusqu'à quinze carrosses pour voir celui qui seroit le plus doux. Nous apprenons par des Réaux, qu'à la fin du XVIe siècle, on n'allait pas si com-

Voiture dans laquelle fut assassiné Henri IV, en 1610.



Carrosse de 1610 à 1660.

UNIV. OF MICH.

munément à six chevaux. (Hist. du marquis de Pisani.)

Il y avait deux carrosses aux solennités qui eurent lieu en 1608, à l'entrée de don Pierre de Todèle, ambassadeur d'Espagne à la cour d'Henri IV. « On remarquera en passant, dit Sauval, que c'est la première fois qu'ils montèrent en carrosse pour cette cérémonie (les officiers qui allèrent au-devant de l'ambassadeur), et que ce n'est qu'en ce temps-là qu'ils furent inventés, et qu'on commença à s'en servir. » Il faut remarquer ici que Sauval ne peut entendre qu'une modification dans les voitures du temps et non leur invention, car elles existaient longtemps auparavant, ainsi que nous l'avons prouvé par une quantité d'exemples. Les carrosses pendant la plus grande partie du règne d'Henri IV, n'étaient point encore suspendus : les deux essieux étaient fixes et tenaient à la caisse, le train de devant ne tournait pas; ils avaient un ciel supporté par des montants sculptés, et le pourtour de la partie à jour et supérieure de la caisse, se fermait au moyen de rideaux en peau ou en étoffe qu'on pouvait lever ou tirer. Si le carrosse dans lequel Henri IV fut assassiné à l'instigation des jésuites n'avait pas été ainsi, mais fermé par derrière, comme ils le furent plus tard, il

eût été difficile, impossible même, d'atteindre le roi par le derrière de la voiture, ainsi que cela eut lieu. Le carrosse nouvellement inventé, dont parle Sauval dans le passage cité plus haut, est donc celui dont on supprima les rideaux derrière et devant pour les remplacer par des parties pleines, telles qu'on en voit à nos voitures modernes.

Dans l'historiette du cardinal Richelieu, des Réaux dit qu'en ce temps-là il alla par Paris sans gardes; mais il avait du fer à l'épreuve dans les mantelets et dans *les cuirs du devant et du derrière de son carrosse.*

L'assassin d'Henri IV fut conduit dans un carrosse fermé de l'hôtel d'Épernon aux prisons de la Conciergerie, « contre lequel le peuple, dit l'Étoile, aiiant oui le bruict qu'il estoit dedans, jecta quelques pierres. »

Le 8 juillet 1610, dit encore l'Étoile, « la reine Marguerite (fille d'Henri II) donna la collation magnifique et somptueuse à la roine régente (Marie de Médicis) en sa belle maison d'Issy; au sortir de laquelle Sa Majesté monta sur un genet d'Espagne, qu'elle galoppa bravement jusques à l'entrée du Faubourg Saint-Ger-

main, où elle rentra et se remist dans son carrosse entouré de force garde. »

Le 21 août 1610, dit toujours le même auteur, « M. de Verdun, premier président en la cour du parlement de Tolose, arriva à Paris en grande compagnie et plus grande ce sembloit que sa qualité ne portoit; car il estoit accompagné de bien cent chevaux et avoit à sa suitte *dix ou onze carrosses*. Il est vrai que la plus part de ce train n'estoit sien, mais de ceux qui lui estoient allés au-devant comme amis. »

Lorsque Louis XIV quitta furtivement Paris dans la nuit du 6 janvier 1649, lui, sa famille et sa maison montèrent dans des carrosses pour se rendre à Saint-Germain.

Dans l'historiette du père André, des Réaux rapporte « qu'un jour il sceût que madame de La Trémouille estoit à son sermon incognito; il parloit de l'enfant prodigue; il se mit à luy faire un train tout semblable à celuy de la Duchesse : « Il avoit, dit-il, six beaux chevaux gris pommelez, un beau carrosse de velours rouge avec des passemens d'or, une belle housse dessus, bien des armoiries, bien des pages, bien des laquais vestus de jaune passementé de noir et de blanc. »

Quand Marguerite-Louise d'Orléans, nièce de Louis XIV, s'en alla pour devenir grande-duchesse de Toscane en 1661, le roi lui donna un de ses carrosses pour se rendre de Paris à Marseille.

La voiture de ville perfectionnée sous Henri IV et plus particulièrement encore sous le règne de Louis XIII, d'un usage très-fréquent du temps de ce prince, comme le prouvent les curieuses et amusantes mais souvent infidèles historiettes du spirituel et malin Tallemant des Réaux, devint d'un emploi universel d'abord à Paris et en France et puis dans l'Europe entière. Ensuite quand les voitures furent suspendues, alors elles prirent le nom de *coches* (1), qui sont pour

(1) *Coach* en anglais, *Kutsche* en allemand. Le mot de *coche* vient de l'allemand *Kutsché*. Ce nom de Kutsche pour un carrosse vient lui-même du hongrois. Dans le *Glossaire sueogothique* de Jean Ihre, *kusk* est un cocher, mais ce mot semble propre à une voiture elle-même. La personne, dit-il, qui conduit une voiture est nommée *coachman* en anglais, *cocher* en français, et nous disons *kusk*. Nous ajouterons qu'en allemand on dit *Kutscher*. Au reste, continue-t-il, il est difficile de déterminer d'où ce mot est dérivé, parce que nous ne savons pas où ces carrosses fermés furent inventés. Ménage le fait venir du latin, et par un dérivé forcé, de *vehiculum ;* Junius le dérive en plus droite ligne de *ὀχέω*, porter. Wachter croit qu'il dérive du mot allemand *kutten*, couvrir ; et Lye du mot belge *koetsen*, de s'étendre, ce mot signifiant proprement une couche ou une chaise.

En 1781, Cornides a cherché à prouver que le mot de Kutsche est un mot hongrois qui vient d'un village de la province de Wieselbourg, actuellement nommé *Kitsee*, mais qui dans le passé se

ainsi dire les seules voitures dont on connaisse exactement la forme. Les *coches* qui succédèrent aux *carrosses*, quoique couverts d'une impériale, n'étaient fermés que jusqu'à la hauteur des accotoires; le reste de la hauteur restait encore fermé par des rideaux de différentes étoffes ou même de cuir.

Dans un curieux petit volume intitulé « *La Guide de Paris contenant le nom et l'adresse de toutes les rues de ladite ville et fauxbourgs avec leur tenans*

nommait *Kotsee*, et que le carrosse y avait été inventé. En parlant de l'année 1526, Stephanus Broderithus dit : Quand l'archevêque eut appris que les Turcs étaient entrés en Hongrie, non content d'en informer le roi par une lettre, il se mit dans une de ces voitures légères que, du nom de l'endroit, nous appelons *kotcze*, et se rendit en toute hâte auprès de Sa Majesté. — Sigismond, baron de Heberstein, ambassadeur de Louis II auprès du roi de Hongrie, dit, dans « *Commentario de rebus Moscoviticis*, Basle, 1571, folio, p. 145, en parlant par hasard des relais hongrois : Le quatrième relais d'arrêt, pour laisser souffler les chevaux est six milles plus bas que Jaurinum, dans le village de *Cotzi*, d'où les noms des carrosses et des cochers dérivent à la fois, et sont encore généralement nommés *cotzi*. » Jean Cuspinianus confirme également que le mot de *coche* dérive du hongrois ; cet auteur était médecin de l'empereur Maximilien. « Beaucoup de Hongrois se faisaient conduire dans ces voitures légères, nommées *kottschi* dans leur langue. » *Bell. appar. ad histor. Hungariæ*. dec. I. monum. 6. p. 292.

Dans sa *Relation de la guerre en Allemagne*, 1617 et 1645, Hortleder dit, page 612, que l'Empereur Charles V dormait dans une *gutsche* hongroise, à cause de la goutte dont il était atteint.

Il y a donc toute apparence que le mot de coche dont on se servait dès le XVIe siècle pour indiquer un carrosse, vient du mot allemand Kutsche, qui lui-même dérive du hongrois. De là aussi le mot anglais *coach*, italien *cocchio*, flamand *goetse*.

et aboutissans, etc., etc., par le sieur Dechuyes, Lionnais, Paris 1647, » on apprend qu'il y avait déjà dès lors des carrosses ou coches de voyage pour quarante-trois villes de France, à savoir : pour Abbeville, Alençon, Amiens, Angers, l'Auvergne, Bar-sur-Aube, Bayonne, Beauvais (deux pour), Bordeaux (deux pour), Bourges, Caen, Châlons en Champagne, Châlons-sur-Saône, Chartres, Château-d'Un, Château-Thierry, Compiègne, Dijon, Dourdan, Dreux, La Flèche, Fontainebleau, Laon, Lyon, le Mans, Metz, Montdidier, Mortaigne (deux pour), Nancy (deux pour), Noyon, Orléans, Poitiers, Saint-Quentin, Reims, Rennes (deux pour), Rouen, Sedan, Soissons, Tours, Traverse de France, Troye et Ville-Dieu. Dechuyes donne l'adresse à Paris de ces coches et l'époque de leur départ. A l'article du coche « d'Auvergne loge à la rue de la Caussonnerie, aux quatre fils Aymond, » il est dit « et part *quand il peut*, » ce qui voulait sans doute dire qu'il partait quand il était complet. Il en est dit autant du coche de Dourdan et de celui de la Ville-Dieu. Le coche de Fontainebleau partait tous les jours quand le roi y séjournait. Les coches de voyage contenaient huit personnes et étaient attelés de six chevaux vigoureux conduits par deux cochers montés en postillon.

La voiture ou coche dans lequel Louis XIV fit son entrée à Paris en 1661, était un élégant et riche carrosse à glaces et suspendu.

Macé Bertrand, sieur de la Bazinière, trésorier de l'Épargne, fils d'un paysan d'Anjou, à son arrivée à Paris laquais chez le président Gayan, fit mettre des couronnes à son carrosse, du temps qu'elles estoient moins communes qu'elles ne sont; ce fut en se mariant. Depuis, quelqu'un, en parlant de la multitude des manteaux de duc qu'on voyait, dit devant Mademoiselle : « Je ne désespère pas que Bazinière n'en mette un. — Non, » dit-elle, « il ne mettra qu'une mondille » (le manteau court des laquais). T. des Réaux.

Le chancelier Séguier, né en 1588, petit-fils d'un procureur, homme très-vain comme tous les parvenus, mit un manteau et des masses, en forme de bâtons de maréchal de France à ses armes, et son carrosse en était tout historié.

Dans l'historiette de Voiture par des Réaux, il raconte « qu'une fois en revenant de Saint-Cloud, ils versèrent. Il y avait *huit* personnes dans le carrosse. Comme il vit, lui qui estoit du côté que le carrosse avoit versé, que personne ne se plaignoit, il se mit à

crier qu'il avoit la jambe rompeu; mademoiselle Paulet qui estoit de la partie luy dit : « Vous vous trompez, c'est le bras, car on se peut bien rompre un bras en tombant comme vous êtes tombé, mais non pas une jambe. — Mademoiselle, » répondit-il froidement, « chacun sent son mal : je sçay bien que c'est la jambe. » Elle voulait luy prouver que non, quand, voyant qu'on envoyoit quérir un chirurgien, car ce n'estoit pas loing du village, il se mit à rire de toute sa force et leur dit qu'il ne s'estoit rompu ny bras ny jambe. »

Le comte de Pongibault fut tué en 1626, rue Neuve-des-Petits-Champs, par le comte de Chalais, maître de la garde-robe du roi, en descendant de carrosse.

André Duchesne, le célèbre historien, fut écrasé par une charrette le 30 mars 1640, en allant de Paris à sa maison de campagne à Verrière.

Le maréchal d'Estrées, n'étant encore que marquis de Cœuvres, manqua être assassiné à la Croix du Tiroir (à la sortie de la rue du Coq) par le chevalier de Guise, qui était accompagné de quatre hommes. Le marquis sauta du carrosse et mit l'épée à la main; on y courut et il ne fut point blessé.

Henri de Maupas, évêque d'Évreux et fils du baron du Tour, revenait de dire la messe : ses chevaux s'emportèrent et mirent le carrosse en pièces : le prélat expira après une agonie de deux jours.

Les anciens statuts des Selliers Lormiers carrossiers de la ville, fauxbourgs et banlieue de Paris, furent réformés et confirmés par lettres patentes d'Henri III, données au mois de février 1577 et encore depuis par celles d'Henri IV, du mois de novembre 1595. Les grands changements arrivés dans le métier de carrossier à cause des nouveaux ouvrages inventés depuis près d'un siècle pour la commodité de certains particuliers riches firent penser aux maîtres de cette corporation sous le règne de Louis XIV de dresser des statuts plus conformes à l'usage de l'époque, ce qu'ils firent effectivement en 55 articles sur lesquels ils obtinrent des lettres en date du mois de juin 1650; mais ne les ayant point encore trouvés dans leur perfection et les ayant de nouveau réformés et réduits à 48 articles, ils furent vus et approuvés par le lieutenant de police et procureur du roi du Châtelet le 6 juin 1678, autorisés par lettres patentes du mois de septembre de la même année et enregistrés au Parlement le 20 janvier 1679. — Les nouveaux statuts contiennent non-

seulement ce qui est de la discipline de cette communauté, mais ils entrent aussi dans un grand détail de tous les ouvrages et marchandises qu'il était loisible aux maîtres selliers de fabriquer et de vendre. Pour ce qui est de la discipline, elle est confiée à quatre jurés qui ont aussi le nom de gardes, de deux desquels l'élection se faisait tous les ans le lendemain de la translation de saint Éloi, patron de la communauté.

Si l'usage des voitures de luxe et de commodité était devenu général en France sous Louis XIII, il en fut de même dans les autres pays de l'Europe. On sait par de nombreux passages d'auteurs du temps que vers 1605 les voitures étaient déjà communes parmi la noblesse et la bourgeoisie anglaises. En 1619, Villiers, duc de Buckingham, l'indigne favori de deux rois, fut le premier en Angleterre qui osa atteler six chevaux à son carrosse. Le duc de Northumberland en mit immédiatement huit au sien par ironie.

Dès 1610, un certain Henry Anderson, habitant de Stralsund en Poméranie, offrit à l'État de conduire de ce pays en Écosse des chariots et des carrosses avec des chevaux de traits et des domestiques pour les mener, à condition qu'on lui délivrât un privilége exclusif en sa faveur. En conséquence, il lui fut accordé un

brevet royal, lui concédant un privilége de quinze ans de tenir des diligences allant d'Édimbourg à Leith.

Dans les « *OEuvres du sieur D. Marot, architecte de Guillaume III, roi de la Grande-Bretagne, etc., Amsterdam, MDCCXII,* petit in-folio, on trouve de très-belles gravures du « magnifique carrosse de S. M. de la Grande-Bretagne et fabriqué à la Haye, au mois de juillet 1698. » On verra dans ce livre d'autres carrosses et une chaise à porteurs. Daniel Marot, fils de Jean Marot, architecte, était né à Paris vers 1660. Après la révocation de l'édit de Nantes, il passa en Hollande et devint architecte de Guillaume d'Orange, qu'il suivit à Londres lorsque la révolution de 1688 plaça ce prince sur le trône d'Angleterre. Il retourna plus tard à Amsterdam, où il publia les Œuvres dont nous parlons.

C'est surtout en Allemagne que le nombre et le faste des carrosses furent portés à leur comble. Quand les Allemands imitent, ils ne savent plus mettre de bornes dans leurs copies. Il en fut ainsi des voitures. Le comte Kevenhiller dit qu'à l'entrée à Vienne, en 1611, du cardinal de Dietrichstein, quarante carrosses allèrent à sa rencontre. Lors de l'élection de l'empereur Mathias

en 1612, l'ambassadeur de Brandenbourg avait trois carrosses dans sa suite; mais, dit le royal continuateur des Mémoires pour servir à l'histoire de Brandenbourg : « c'étaient de mauvais coches composés de quatre ais grossièrement joints ensemble. » En 1611, lors de l'entrée à Vienne de l'empereur Mathias à l'occasion de son mariage, sa femme était montée dans un carrosse recouvert de cuir odoriférant; c'était sans doute du cuir de Russie. En 1631, l'infante d'Espagne Marie, femme de l'empereur Ferdinand III, entra en Carinthie dans un carrosse à glaces, dans lequel il n'y avait place que pour deux personnes. La voiture de mariage de la première femme de l'empereur Léopold et qui était une princesse espagnole, coûta la somme de 38000 florins, y compris les harnais. Les carrosses de cet empereur n'étaient point magnifiques, dit un historien; ils étaient entièrement recouverts de cuir de Russie et ornés de clous à têtes noires. Les harnais étaient noirs et sans or. Les vitres étaient de cristal. Les jours de fêtes et de galas les harnais étaient ornés de franges en soie rouge. Les traits étaient en cuir, tandis que ceux des chevaux de la suite de l'empereur étaient simplement en corde. Le duc Ernest-Auguste de Hanovre qui avait une cour splendide, possédait en 1681 cinquante

carrosses dorés à six chevaux. La première fois que les ambassadeurs parurent en voiture à une solennité publique, ce fut à Erfurth, en 1613, à l'occasion d'une commission impériale convoquée pour régler les affaires du duc de Juliers.

Les souverains ont cru, dans le principe, faire cesser l'usage des carrosses en le défendant. Mais cela n'empêcha rien. Il y a dans les archives de la Marche électorale un édit qui défend à la noblesse ainsi qu'à ses vassaux de se servir de carrosses sous peine de félonie. En 1588, le duc Jules de Brunswick interdit les carrosses à ses vassaux nobles. En 1608, le duc Philippe II de Poméranie Stettin rappelle à ses sujets qu'ils ne doivent pas se servir de voitures, et qu'ils aient à se souvenir des mœurs chevaleresques de leurs ancêtres. Mais en Allemagne, comme partout ailleurs en Europe à la même époque, rien n'y fit. Le carrosse prit le dessus et l'on s'en servit dans toutes les classes de la société. Au rebours des voitures de l'antiquité qui, toutes, à l'exception d'une partie de celles des Romains pendant les guerres civiles et la décadence de l'empire, n'étaient destinées qu'à l'utilité, et non pour la mollesse et l'ostentation, les carrosses, depuis Louis XIV, ne servent le plus souvent qu'à des hommes efféminés, paresseux

et moins robustes que les hommes de l'antiquité, qui faisaient toutes leurs courses à pied ou à cheval.

Les premières voitures de louage qu'il y eut à Varsovie furent établies en 1778. Dans cette année, il y en avait cent à Copenhague. Ce fut en 1546 qu'on vit le premier carrosse en Espagne. Ils y étaient déjà très-communs sous le règne de Philippe III. En avril 1621, Bassompierre était ambassadeur en Espagne. Il rapporte dans ses mémoires, à l'occasion d'une procession : « J'approuverai fort qu'avec les coches qui cessent les carrosses cessent d'aller par la ville (1).

A la fin du XVIe siècle, Jean de Finlande rapporta d'Angleterre le premier carrosse en Suède. En 1778, il y avait de quatre à cinq mille carrosses particuliers à Madrid ; et à Vienne, à la même époque, trois mille et deux cents voitures de louage. En 1663, les carrosses à roues furent défendus à Amsterdam, parce qu'ils détruisaient le pavé, disait-on. Mais malgré cela leur nombre s'accrut tellement, qu'en 1775, il y avait vingt-cinq mille chevaux de carrosse dans les Provinces-Unies. En 1523, il fut rendu une loi en Hongrie qui défendait l'usage du carrosse (2).

(1) *Mém.*, p. 156. Édit. Michaud.

(2) Et quod nobiles unius sessionis per singula capita pariter

Bassompierre rapporte un fait dans ses mémoires, qui donne la date précise de l'importation en France des chevaux anglais. En parlant de marques au jeu, dont on se servait lors d'un séjour d'Henri IV à Fontainebleau, le maréchal dit que les moindres étaient de cinq pistoles, « lesquelles on nommoit quinterotes, à cause qu'elles alloient bien vite, à l'imitation de ces chevaux d'Angleterre que Quinterot avoit amenés en France plus d'un an auparavant, qui ont depuis été cause que l'on s'est servi de chevaux anglois, tant pour la chasse que pour aller par pays; ce qui ne s'usoit point auparavant. » Bassompierre écrivait ceci lorsqu'il rapporte les faits relatifs à l'année 1608.

L'invention et le perfectionnement de la voiture a aussi donné naissance, en France, à un moyen de communication commode, facile et rapide, qui permet aux plus petites fortunes d'user de facilités qui ne pouvaient appartenir anciennement qu'aux grands seigneurs et aux riches financiers. Nous avons trouvé des voitures

insurgere et advenire teneantur; et non in *kotsi*, prout plerique solent, sed exercitantium more, vel equites, vel pedites, ut pugnare possint, venire sint obligati. *Schwarz*, *Pommersche Lehen-Historie*, p. 497.

de louage chez les Romains (1), et nous avons parlé de semblables voitures dans d'autres pays. Il en existait chez nous sous la minorité de Louis XIV. Nicolas Sauvage s'était établi rue Saint-Martin, vis-à-vis de la rue Montmorency, dans une grande maison, où pendait pour enseigne l'image de saint Fiacre. Il louait des carrosses, à l'heure ou à la journée, à ceux qui se présentaient. Ces voitures prirent le nom du saint; elles le conservent encore aujourd'hui.

Une pièce du temps en donne une preuve qui paraît sans réplique. Sarrazin, dans la lettre badine qu'il écrivit à Ménage au mois de mai 1648, sur la pompe funèbre de Voiture, indique au chapitre V de la *Fable de la Grande Chronique du noble Vetturius* (Voiture), *comme Vetturius entreprit la conduite de la Reyne de Sarmatie* (de Pologne), *jusques au chasteau des Peronelles* (Péronne); *et comme Lionnelle* (mademoiselle Paulet), *l'y suivit dans le char de l'enchanteur* FIACRON.

Louise-Marie de Gonzague épousa Sigismond IV, roi de Pologne, le 6 novembre 1645. Elle quitta la France peu de temps après, ainsi, en 1645, les voitu-

(1) Les *Rheda meritoria* et les *Meritoria vehicula* de Suétone, *Vie de César*, ch. 57, et *Vie de Caligula*, ch. 39.

res de louage dont on se servait à Paris portaient déjà le nom de saint Fiacre.

Comme Sauvage n'avait point sollicité de privilége, d'autres loueurs de voiture imitèrent son exemple et ces sortes d'entreprises se multiplièrent. On ne sait pas si ces carrosses stationnaient sur les places ou dans les carrefours, on ignore si on allait les chercher au domicile des entrepreneurs. Les ordonnances et les ouvrages du temps ne nous ont rien appris à ce sujet. Quelques années plus tard l'établissement des voitures de louage se perfectionna; plusieurs entrepreneurs cherchèrent à obtenir des priviléges pour leur nouvelle exploitation, qu'on leur octroya moyennant une certaine taxe. En 1650, Charles Villerme paya au trésor quinze mille livres pour la permission exclusive de tenir des voitures de louage dans Paris. Certains entrepreneurs offraient des carrosses aux amateurs dans des lieux spéciaux et dans des rues déterminées : ils partaient à volonté et allaient où l'on voulait, d'un bout de Paris à l'autre. Ces voitures seules conservèrent le nom de *Fiacres* dans la suite, nom qui fut commun dans l'origine à toutes les voitures de louage. D'autres entrepreneurs tenaient des voitures qui stationnaient dans l'établissement même, et qu'ils ne

louaient qu'au jour et au demi-jour, à la semaine et au mois; on les appelait *carrosses de remise*. En 1662, on établit des voitures à quatre chevaux qui conduisaient quiconque le demandait aux châteaux où était la cour; on les nommait *voitures pour la suite de la cour*. Les différents entrepreneurs se disputaient souvent sur l'étendue de leurs priviléges, et pour cette raison on les réunit tantôt en une seule et même société, et tantôt on fut obligé de les séparer de nouveau. La police rendit de sages ordonnances, destinées à obtenir la sûreté et la propreté de ces voitures. Elles reçurent de certains signes et des numéros afin de pouvoir être reconnues; défense fut faite aussi de prendre pour cochers des ivrognes, des vagabonds, etc.

Au mois de mai 1657, M. de Givry avait obtenu des lettres patentes qui lui accordaient « la faculté de faire établir dans les carrefours, lieux publics et commodes de la ville et faubourgs de Paris, tel nombre de carrosses, calèches et chariots attelés de deux chevaux chacun, qu'il jugeroit à propos, pour y être exposés depuis les sept heures du matin jusqu'à sept heures du soir, et être loués à ceux qui en auroient besoin, soit par heure, demi-heure, journée ou autrement, à la volonté de ceux qui voudroient s'en servir pour être

menés d'un lieu à un autre, où leurs affaires les appelleroient, tant dans la ville et faubourgs de Paris, qu'à quatre et cinq lieues aux environs; soit pour les promenades des particuliers ou pour aller à leurs maisons de campagne. »

M. de Givry ne s'empressa pas, à ce qu'il paraît, d'user de son privilége. Il sollicita et obtint de nouvelles lettres patentes au mois de décembre 1664, par lesquelles il lui fut permis de prendre des associés. Il céda, en conséquence, son privilége aux frères Francini, qui obtinrent la vérification des lettres patentes au Parlement, par arrêt du 3 septembre 1666.

Le premier règlement sur les voitures de place à Paris est de l'année 1669. Déjà alors le lieutenant de police défendait à tout cocher, sous peine de cent livres d'amende, de donner à manger à ses chevaux dans les rues. Peu de temps après, on ordonnait aux cochers de ne point entraver la circulation en stationnant dans les rues, et ce, sous peine de 200 livres d'amende. En 1773, le lieutenant de police voulut que chaque loueur de voitures inscrivît sur des registres spéciaux les noms des personnes qui viendraient lui louer ses voitures, ou ses chevaux.

En 1774, on prit une ordonnance dont les princi-

pales dispositions sont encore rappelées dans toutes les ordonnances que l'on rend aujourd'hui sur les voitures de place, sans que ces sages dispositions en soient peut-être mieux observées. L'ordonnance veut que les voitures soient bonnes, les chevaux vigoureux et les cochers polis; que ceux-ci soient tout à fait aux ordres du public. Certes, on ne peut mieux prescrire, mais il sera toujours assez difficile d'obtenir, de telles prescriptions, une soumission suffisante, satisfaisante. Le prix de la course fut pour la première fois fixé : on le porta à 25 sous.

La même ordonnance voulut que chaque voiture eût, sur le plus apparent de ses panneaux, son numéro d'inscription à la police, peint en lettres noires bien larges, bien hautes, sur un écusson bien blanc.

En 1808, la ville de Paris qui voulait accroître ses ressources, obtint de faire payer aux entrepreneurs un tribut pour chaque voiture stationnant dans les rues.

En 1821, les cochers furent assujettis à une espèce de livrée.

En 1829, quelques entrepreneurs conçurent le projet, et ils obtinrent de le mettre à exécution, de ne faire payer les courses qu'au quart-d'heure, et au-delà,

de compter par minutes. Le prix du tarif fut fixé à 60 centimes le premier quart-d'heure, et de 2 c. 1/2 chaque minute en sus. Mais compter par minute était assez difficile ; c'était d'ailleurs entre les cochers et leurs voyageurs une source de débats sans fin. L'on renonça à ce mode de paiement.

En mars 1830, l'on ordonna aux cochers de remettre à chaque voyageur une petite carte indiquant le numéro de leur voiture.

En 1841, l'autorité, pénétrée enfin de la nécessité de rendre plus active la surveillance sur les cochers et leurs voitures, organisa le service de surveillance. On en chargea quatre contrôleurs principaux, ayant sous leurs ordres quatre-vingt-cinq surveillants et quinze surveillants surnuméraires. En outre, les cantonniers sans nombre déterminé, furent chargés de nettoyer, de bien disposer les lieux de stationnement. Les surveillants sont surtout chargés d'inscrire les numéros des voitures qui partent et de celles qui arrivent.

D'un état officiel publié en 1852, il résulte ce qui suit : l'on compte 733 cabriolets; les numéros des fiacres commencent au numéro 734 et vont jusqu'au numéro 1646; l'on compte donc 912 fiacres. Les numé-

ros de 1646 jusqu'à 1998 sont donnés aux voitures allant dans la banlieue. Les remises commencent à 2201 et finissent à 4999 : 2798 voitures.

On estime à environ 4000 le nombre des remises circulant dans Paris, et à 5000 le nombre des équipages particuliers, dont le premier numéro commence à 5000.

Le plus grand nombre des cochers de fiacre sont payés à la journée; ils reçoivent 3 fr. 50 c. par jour, et rapportent à leurs patrons tout l'argent qu'ils ont reçu. D'autres, payés à la planche, selon l'expression reçue, traitent à forfait avec l'entrepreneur, et louent leurs voitures 12, 14 et 15 francs.

Les premiers fiacres de Londres furent établis en l'année 1625. A cette époque, il y en eut seulement vingt qui ne stationnaient pas dans les rues, mais dans les principaux hôtels. Toutefois, dix ans après, leur nombre avait tellement augmenté, que le gouvernement de Charles Ier crut nécessaire de faire une ordonnance pour en limiter la quantité. En 1637, il y avait à Londres et à Westminster cinquante voitures de louage, dont les propriétaires ne devaient tenir que douze chevaux pour chacune d'elles. En l'année 1652, leur nombre avait augmenté encore jusqu'à deux cents;

en 1654, il était de trois cents, pour lesquelles on employait six cents chevaux. En 1694, les voitures de place furent de nouveau limitées à sept cents, et en 1715, à huit cents.

Le prix qu'on devait payer aux fiacres a été fixé, à Londres, par le quatrième statut de Charles II, confirmé par d'autres de la cinquième et sixième année de Guillaume III. Il leur était dû, pour une journée entière de douze heures, dix schellings; pour une seule heure, un schelling, six deniers; pour chaque heure après la première, un schelling.

En 1661, chaque fiacre payait cinq livres sterling d'impôt par an. En 1768, il y avait mille fiacres à Londres, et onze cents en 1802.

En 1793, le nombre de voitures fabriquées en Angleterre se montait à quarante mille, dont plus de la moitié fut exportée. A cette époque, on ne confectionnait plus de voitures de luxe en France. En 1803, l'impôt sur les voitures particulières à quatre roues s'est monté, en Angleterre, à la somme de 184,389 livres 5 schellings 7 deniers et demi; en 1804, à 172,013 livres 5 schellings 5 deniers et demi, et l'impôt sur les voitures à deux roues à 90,090 livres 2 schellings 7 deniers trois quarts. L'impôt sur les voitures de

louage ou fiacres rapportait 25,857 livres en 1807.

Les premières voitures de louage à Edimbourg, furent établies en 1673. Il n'y en avait que vingt. Mais comme le caractère physique de la ville et la pente rapide des rues étaient peu commodes pour l'usage des voitures, leur nombre tomba à quatorze en 1753, à neuf même en 1778, tandis que celui des chaises à porteurs allait en augmentant. Six ans après leur établissement, en 1679, pendant la révolution, les chevaux de fiacre furent mis en réquisition pour traîner l'artillerie.

Il n'y a pas longtemps encore que l'affiche suivante ornait la salle commune d'un hôtel à York : « A partir du 18 avril 1703, les personnes qui désireraient faire le trajet de Londres à York, ou de York à Londres, sont priées de se rendre à l'hôtel du *Cygne-Noir*, dans Holburn, à Londres, ou dans Coney street, à York; elles y trouveront une diligence qui part les lundi, mercredi et vendredi, et accomplit le voyage entier en *quatre jours*, si Dieu le permet. » Ce trajet s'accomplit aujourd'hui en huit heures par le chemin de fer.

En l'année 1662, de nouvelles voitures parcouraient Paris dans plusieurs sens. C'est surtout au

dix-septième siècle que la noblesse française s'identifia si bien et si fortement avec l'esprit bourgeois, l'esprit aléatoire de trafic et d'agiotage. Cela se lit clairement dans tous les ouvrages du temps qui parlent des choses et des personnes. Là, on trouve l'origine toute roturière d'une foule de familles qui affectent encore la morgue orgueilleuse et insupportable des parvenus. Deux siècles même ne les ont pas fait déteindre ni changer. Parmi tous les métiers que fit la caste noble, nous trouvons l'entreprise d'omnibus. Car il faut savoir qu'il en existait au milieu du dix-septième siècle. Artus Gouffier duc de Roanès, Jean de Bouschet marquis de Sourches et Pierre de Perrin marquis de Crenan, avaient obtenu par lettres patentes du mois de janvier 1662 enregistrées au Parlement, le 27 février suivant, la faculté avec privilége d'établir des carrosses à cinq sous par place, qui devaient suivre dans l'intérieur de Paris des routes déterminées, et à des heures fixes. Ces nouveaux carrosses commencèrent à circuler le 18 mars 1662. Cette date nous a été conservée par Jean Loret, poëte normand, dans sa Muse historique (1).

(1) *La Muze historique de Loret*, année 1662, lettre dixième, du 18 mars.

L'établissement des carrosses
Tirez par des chevaux non rosses
(Mais qui pouront, à l'avenir,
Par leur travail le devenir),
A commencé d'aujourd'huy mesme,
Commodité, sans doute, extrême,
Et que les bourgeois de Paris,
Considérant le peu de prix
Qu'on donne pour chaque voyage,
Prétendent bien mettre en usage.
Ceux qui voudront plus amplement
Du susdit établissement
Sçavoir au vray les ordonnances,
Circonstances et dépendances,
Les peuvent lire tous les jours
Dans les placards des carefours.

—

Le dix-huit de mars, notre veine,
D'écrire cecy, prit la peine.

Le 18 mars 1662 la première route ou premier trajet fut établi. Ce jour-là sept carrosses parcoururent pour la première fois les rues qui conduisent de la porte Saint-Antoine au Luxembourg.

La seconde route fut ouverte le 11 avril 1662. Elle commençait à la rue Saint-Antoine, vis-à-vis de la place Royale et aboutissait à la rue Saint-Honoré, à la hauteur de Saint-Roch.

La troisième route ouverte le 22 mai 1662, partait

de la rue Montmartre, au coin de la rue Neuve-Saint-Eustache et finissait au Luxembourg.

La quatrième ligne ou routes du tour de Paris furent établies le samedi 24 juin 1662. Six carrosses partirent de la rue Neuve-Saint-Paul et six autres de la rue Taranne. Des six carrosses de la rue Neuve-Saint-Paul, trois partirent à main droite, pour aller du côté de la Place-Royale, et, en faisant le tour de Paris, retournèrent à leur point de départ. Les trois autres prirent à gauche, par l'Ile-Notre-Dame et retournèrent rue Neuve-Saint-Paul. Il en fut de même des omnibus de la rue Taranne; trois allèrent à gauche et trois autres à droite.

Le cinq juillet 1662 fut enfin établie la cinquième route. Elle partait de la rue de Poitou et allait au Luxembourg.

Ces carrosses-omnibus étaient à huit places, armoriés des armes et écussons de la ville de Paris : les cochers et laquais vêtus d'une casaque bleue. Ceux de la troisième route avaient sur les coutures un galon aurore, blanc et rouge, et ceux de la cinquième route avaient sur les coutures un galon blanc, orange, vert et rouge, large d'un doigt. Il était fait défense à tous soldats, pages, laquais et tous autres gens de

livrée, manœuvres et gens de bras, d'y entrer pour la plus grande commodité et liberté des bourgeois, dit le placard annonçant l'ouverture de la deuxième et troisième route. Dans le placard de la cinquième route, il est dit : « pour la plus grande commodité et » liberté des personnes de mérite. »

La caisse de ces carrosses était suspendue avec de grosses courroies sur quatre moutons et posée sur un train à quatre roues. Les moutons étaient des pièces de bois posées à plomb sur l'essieu du carrosse, auxquelles on attachait les soupentes. Le prix de la place était de cinq sous. On peut voir la disposition, les diverses formes et l'ornementation de ces moutons dans les planches qui représentent les voitures du règne de Louis XIII et de Louis XIV. « Le dix-huit mars, dit Sauval, ces carrosses commencèrent à rouler : ce jour-là même, et quelques trois autres de suite, les laquais et la populace non-seulement se mirent à les suivre avec grandes huées, et à grands coups de pierres, mais aussitôt des commissaires postés en divers endroits s'étant saisis de quelques-uns, firent cesser le désordre. Chacun après tout, deux ans durant, trouva ces carrosses si commodes, que des auditeurs et maîtres des comptes, des conseillers du Châtelet et de la cour ne

faisaient aucune difficulté de s'en servir pour venir au Châtelet et au palais : ce qui les fit augmenter de prix d'un sol ; jusque-là que le duc d'Enghien s'en est servi par occasion. Mais que dis-je? le roi, passant l'été à Saint-Germain, où il consentit que tels carrosses vinssent, lui-même par plaisir monta dans un, et du château où il logeait, vint au nouveau trouver la reine mère. Nonobstant cette grande vogue, l'usage de ces carrosses, trois ou quatre ans après leur établissement, fut si méprisé, qu'on ne s'en servait presque plus, et ce mauvais succès fut attribué à la mort prématurée de Pascal, célèbre mathématicien, mais plus célèbre encore par ses *Lettres au Provincial;* car, à ce qu'on dit, il en était l'inventeur, aussi bien que le conducteur, et de plus l'on veut qu'il en eût fait l'horoscope et mise au jour sous certaine constellation, dont il aurait bien su détourner les mauvaises influences. »

Des laquais, comme le rapporte fort bien Sauval, ont dit des injures aux cochers et frappé même en passant des laquais des carrosses-omnibus ; lors même d'une dispute pour un passage de rue, un laquais jeta des pierres à un des cochers dans la rue des Francs-Bourgeois, le 12 avril, le lendemain de l'ou-

verture de la seconde route, quoique le carrosse fût armorié des écussons de la ville et le cocher couvert d'une casaque bleue avec les armes du roi, en sorte qu'il fut blessé à la tête avec effusion de sang. C'est ce que nous apprend un arrêté du lieutenant civil en date du 15 avril 1662. Ce magistrat fait défense à tous laquais, vagabonds et gens sans aveu de commettre aucune insolence ni excès contre les cochers d'omnibus et leurs laquais, sous peine du fouet et de plus grande punition s'il y échoit, et à toutes sortes de personnes de quelque qualité et condition qu'ils soient, de leur apporter aucun trouble ni empêchement, ni de faire aucune violence aux cochers, soit pour les faire avancer sans avoir préalablement payé, ou de les vouloir contraindre de se détourner de leurs routes, ou sous quelque autre prétexte ou occasion que ce puisse être, à peine de cinq cents livres d'amende.

C'est sous le triste règne de Louis XIII que s'éleva ce goût effréné du luxe et de l'ostentation en toutes choses, et qui n'a cessé depuis. Développé sur une grande échelle, il fut poussé à l'excès sous Louis XIV, qui malgré tout son faste et sa magnificence, ne fut qu'un roi éminemment bourgeois, à sentiments boursoufflés de parvenu, ignorant la véritable grandeur, celle qui

Carrosse de 1660 à 1690.

Carrosse de 1690 à 1720.

UNIV. OF MICH.

vient de la raison, de l'intelligence, de la vertu. C'est encore ce qui fit que ce prince s'entoura de nobles qu'il fabriquait sur le parchemin et qu'il fallut enrichir aux dépens de la nation. Mais tout ce faste brillant à la superficie, faux et pauvre dans le fond, compromit la fortune publique et amena la misère qui dura pendant le dix-huitième siècle pour faire enfin éclater une révolution terrible.

Sous Louis XIV les incommodes voitures du seizième siècle se métamorphosèrent en carrosses suspendus, ornés aux portières et sur les faces latérales de rideaux en soie et autres étoffes précieuses, de glaces, de coussins et de tapis, tels qu'on le voit dans les tableaux du temps et surtout dans les belles compositions du belge Van der Meulen. Les carrosses de la seconde moitié du dix-septième siècle étaient ornés de sculptures, richement peints et souvent dorés. Le carrosse des gens de cour était traîné par six chevaux; les bourgeois riches n'en avaient que quatre. L'avocat Boisrobert, membre de l'Académie et puis conseiller d'État, favori du cardinal de Richelieu, avait quatre chevaux à son carrosse. Les coches de voyage étaient attelés de six chevaux et menés par deux postillons.

L'usage des carrosses inspira à Claude-Emmanuel Luillier, connu sous le nom de Chapelle, homme de beaucoup d'esprit et ami de Molière, Racine, Boileau, La Fontaine et autres littérateurs distingués, la comédie « *Les Carrosses d'Orléans,* » jouée en 1680. On la lit encore avec intérêt aujourd'hui. Elle est pleine d'action, de vivacité et de grâce. C'est encore du règne de Louis XIV surtout que date l'usage des voitures, non plus pour l'utilité, mais uniquement pour la paresse, l'ostentation et la mollesse. Nobles et bourgeois en usèrent à qui mieux mieux. Après les guerres civiles de la Fronde, qui abattirent les derniers vestiges des saines traditions gouvernementales qu'avait fondées le grand génie de Charlemagne, on vit s'étendre sur la société française ces doctrines bourgeoises, prêchées en partie par les prêtres de la Ligue, qui poussèrent à une démocratie impossible et abstraite et qui depuis a été si funeste à la société européenne. En Grèce et même encore à Rome, dans l'antiquité, mais surtout en Grèce, la voiture n'était point permise à tout le monde indistinctement. Elle n'était affectée qu'à certaines fonctions sociales, que le mérite et la vertu conféraient seuls, ainsi que nous l'avons prouvé par des exemples. Depuis Louis XIV, en Eu-

rope, tout homme qui a le moyen d'aller en voiture, y va. Et comme on arrive le plus souvent à la fortune par l'unique effet du hasard, par des moyens aléatoires et quelquefois même par la filouterie que le public connaît et que l'opinion abhorre mais contre laquelle les lois sont impuissantes, l'homme malhonnête qui roule en carrosse donne à penser aux hommes vertueux et droits qui travaillent longtemps avec honneur et qui n'arrivent que rarement à une aisance assez grande pour se faire transporter dans une voiture à eux appartenant, soit à leurs affaires, soit à leurs plaisirs. De là des réflexions sur l'origine des inégalités sociales, des réflexions sur le désordre qui règne, et qui chez les gens sans éducation comme sans instruction mènent à des révolutions matérielles qui ne changent rien aux institutions vicieuses qui régissent encore les peuples en Europe.

Nous empruntons les renseignements suivants à un petit volume intitulé : « *Le Livre commode, contenant les adresses de la ville de Paris, etc., par Abraham du Pradel, philosophe et mathématicien.* Paris 1692, » p. 75. « Il y a plusieurs selliers carrossiers qui tiennent dans leurs chantiers des carrosses tout faits et des chaises montées; par exemple,

les sieurs Gervais et Vignard, rue Saint-Martin, Bailleul et des Moulins, rue des Vieux-Augustins, Stoquet, dans l'enclos de la foire Saint-Germain, Moreau, rue Mazarini, le Roux, rue des Petits-Champs, Treverger, rue de Bussy, l'Amiral, au petit Marché, Marceau, rue des Quatre-Vents, La Ville, rue de Tournon, Poivret, rue de Taranne, la Place, rue de l'Égout, etc.

Les beaux et magnifiques carrosses de louage pour les princes, ambassadeurs et grands seigneurs étrangers, se trouvent chez les sieurs Dalençon, rue Mazarini, Dauphiné et du Puis, rue du Four-Saint-Germain, Clouet, rue des Vieux-Augustins, David et l'Escuyer, rue de Seine, et Guérin, rue des Boucheries-Saint-Germain.

La veuve le Roux, derrière l'hôtel de Salé, a aussi de très-beaux carrosses de louage.

Les remises où l'on tient d'ailleurs des carrosses de louage au mois, à la semaine, ou à la journée, sont encore rue Mazarini, rue des Vieux-Augustins, rue des Boucheries-Saint-Germain, rue des Petits-Champs, rue de Mirepoix, rue Git-le-Cœur, rue des Grands-Augustins, rue de Bussy, etc.

La veuve Robillon, carrossière au faubourg Saint-

Michel, nettoie parfaitement bien les carrosses et chaises. »

L'emploi fréquent des voitures de luxe sous les règnes de Louis XIII et de Louis XIV, nécessita d'abord des rues plus larges qui dès le XVIIe siècle n'eurent plus effectivement l'exiguité de celles établies au moyen-âge et pendant le XVIe siècle.

Il y eut aussi une grande modification dans les hôtels qu'on éleva au XVIIe siècle. Au lieu d'une petite porte d'entrée pour les chevaux, on établit des portes plus larges, assez spacieuses pour laisser passer les carrosses. Dans l'intérieur de l'hôtel, la cour dut aussi recevoir des dimensions plus grandes, afin que les voitures pussent arriver au perron d'honneur et tourner ensuite, soit pour sortir ou être remisées facilement sous les remises établies dans ce but. Il est facile de comprendre que l'usage du carrosse modifia essentiellement le plan des habitations particulières et l'architecture des façades. Ce sont des circonstances et des faits dont aucun historien ni aucun archéologue n'ont tenu compte, et qui cependant sont assez notoires et assez frappants.

Henri de Clermont-Tonnerre, mari d'une fille de Nevers, créé duc et pair en 1571, mort en 1573,

voyant qu'on ne le voulait pas laisser entrer en carrosse dans le Louvre, ne fit faire au château d'Ancy-le-Franc, en Bourgogne, qu'une petite porte au lieu d'une porte cochère, en disant : « Si le roi (c'était Charles IX) ne veut pas que j'entre chez luy en carrosse, il n'entrera pas non plus en carrosse chez moy. » La porte est encore comme il la fit faire ; et ses descendants n'ont garde de la faire agrandir, car ils sont fiers de conter cela. (T. des Réaux, historiette de Coustenan.)

L'usage des carrosses a donné naissance à plusieurs corps de métiers de luxe et qui n'existent que depuis environ deux siècles. De tels corps sont un danger pour l'État quand ceux qui les composent sont en grand nombre et que la classe qui roule en carrosse, soit à tort ou à raison, est saisie de peur dans certaines circonstances. Alors les commandes et la fabrication cessent, le chômage saisit des milliers d'ouvriers qui ne trouvent pas tous de l'occupation dans d'autres branches de leur profession. Les ouvriers inoccupés deviennent la proie de mécontents qui vivent d'intrigues politiques et concourent à fomenter des perturbations sociales. L'antiquité grecque qui est et restera éternellement un beau modèle, ne permettait le

luxe qu'à la *souveraineté*, et elle avait raison. On ne se départit de cette loi que vers le VIIe siècle avant l'ère vulgaire, lorsque la civilisation grecque était déjà en pleine décadence et dans la progression ascendante de la phase civile où il n'y avait plus ni religion, ni croyance, ni honneur, ni ordre!

Dès la fin du XVIIe siècle, on commença à critiquer l'usage arbitraire et trop universel des carrosses. Les esprits justes, les têtes sages en prévirent l'abus et le danger. Dans la comédie du *Joueur*, représentée en 1696, Regnard fait dire à Hector :

> **Ne serai-je jamais laquais d'un sous-fermier?**
> **. . . . . .**
> **Je deviendrais un jour aussi gras que mon maître,**
> **J'aurais un bon carrosse à ressorts bien liants,**
> **De ma rotondité j'emplirais le dedans.**

Dans la *Traduction d'une lettre italienne écrite par un Sicilien à un de ses amis, contenant une critique agréable de Paris*, mais attribuée à Saint-Évremond et datée du 20 août 1692, on lit sous la rubrique de *Bruit des carrosses de louage :* « Quand le précepteur de Néron écrivit de la tranquillité de sa vie, je crois qu'il en prit le sujet sur les carrosses de

louage de son temps, en opposant le repos au bruit continuel qu'ils faisoient à Rome. Il y en a ici un nombre infini qui ne sont faits que pour tuer les vivants; les chevaux qui les tirent mangent en marchant, comme ceux qui menoient Sénèque à la campagne, tant ils sont maigres et décharnez. Les cochers sont si brutaux, ils ont la voix si enrouée, si effroyable, et le claquement continuel de leurs fouets augmente le bruit d'une manière si horrible, qu'il semble que toutes les furies soient en mouvement pour faire de Paris un enfer. Cette voiture cruelle se paie par heure, coutume inventée pour abréger les jours dans un temps où la vie est si courte. »

Les voitures du XVIe siècle, comme celles de l'antiquité et du moyen-âge, n'étaient point suspendues. Elles étaient composées d'une caisse plus ou moins grande et haute, sur laquelle s'élevaient huit montants grêles en forme de balustres qui supportaient l'impériale. L'espace entre les montants se fermait par des rideaux. Sous Henri IV, il n'y eut souvent plus que quatre montants aux voitures. La boîte ou caisse était fixée sur les deux essieux, car ces véhicules étaient à quatre roues, et les essieux immobiles. Notre corbillard des morts donne une idée assez exacte des

voitures du règne d'Henri II et de celui d'Henri IV et de Louis XIII, sauf que le corbillard n'a qu'un fond et point de caisse. Sous Louis XIV, la voiture de luxe ou destinée au transport des personnes, est suspendue. Toutefois les montants ne sont plus verticaux mais penchés, en sorte que l'impériale forma une assez forte saillie sur la caisse. Le coche de ville de Louis XIV, dans lequel il fit son entrée à Paris, et dont l'espèce existait encore à la fin du règne de Louis XV, consistait en une boîte ou caisse, à jour ou ouverte vers le haut, et recouverte d'une impériale. Après les coches on imagina des voitures qui pussent être fermées de toute leur hauteur et avoir des portières ouvrantes et solides, à charnières et poignées, non plus en étoffes se bouclant en dehors, comme elles étaient auparavant. Ces nouvelles voitures, du temps encore du règne de Louis XIV, furent connues sous le nom de *carrosses modernes*.

Ensuite vint la *berline*. Elle avait deux brancards à son train, au-dessus desquels la caisse était suspendue de manière à ce que les portières, qui étaient renfermées dans la hauteur de la voiture, pussent ouvrir librement au-dessus des brancards. La berline était à quatre places, et lorsqu'elle ne contenait que deux per-

sonnes, on la nommait *vis-à-vis*. On appelait *chaises* les différentes sortes de voitures à deux roues. La boîte descendait quelquefois plus bas que les brancards : alors on y entrait par derrière, les portières de côtés étant dormantes, c'est-à-dire ne pouvant s'ouvrir. La chaise de poste date déjà de 1664. Par lettres-patentes du 22 octobre 1617, Louis XIII accorde la permission à Pierre Pettit, capitaine de ses gardes, Jean Regnault d'Ézanville et Jean Douet, d'établir à Paris et dans les autres villes du royaume des chaises à bras à porteurs à la disposition du public. Ils en eurent en outre le privilége exclusif pendant dix ans. Il était cependant permis aux particuliers d'en avoir à eux propres. On nommait *brouettes*, *roulettes* ou *vinaigrettes* des boîtes portées sur deux roues, supportées par des ressorts et traînées par un ou plusieurs hommes. La brouette fut permise en 1669 ; elle ne devint en usage que deux ans après, en 1671. Mais elle ne se maintint pas longtemps et fut dès son origine le véhicule du peuple. Dupin en fut l'inventeur et il sut en monopoliser longtemps la fabrication, au moyen d'un ressort ingénieux dont il garda le secret pendant un certain espace de temps. Mais la chaise à porteurs conserva toujours la préférence sur

la brouette. On appelait *diligence, berlingot* ou *carrosse coupé,* le carrosse à un siége sur le derrière avec glaces sur le devant. Tout le monde connaît nos coupés modernes, auxquels ressemblaient ceux du XVIIIe siècle. Du temps de Louis XV, on inventa les voitures carrossées, voitures auxquelles les portières n'étaient point apparentes. Le *coche* du XVIIIe siècle était une voiture à quatre roues et à brancards, destinée à transporter les voyageurs d'une province à l'autre. Ils avaient sept pieds de long et cinq pieds de large; ils étaient à huit places. Les personnes étaient assises au pourtour, sur les deux siéges du fond, ainsi que sur ceux placés contre les portières. La *gondole* était ordinairement à douze places. Sous Louis XV on inventa le grand carrosse à flèche recourbée pour donner échappement aux roues de devant. Sous ce roi on reprit aussi la *calèche,* le *phaéton,* etc. Dans l'historiette de Voiture, des Réaux nous apprend « qu'au commencement de la régence, la reyne (Anne d'Autriche) se promenoit à Ruel en *calèche*, rencontra Voiture qui resvoit, etc. » Cette espèce de voiture était donc connue dès la minorité de Louis XIV?

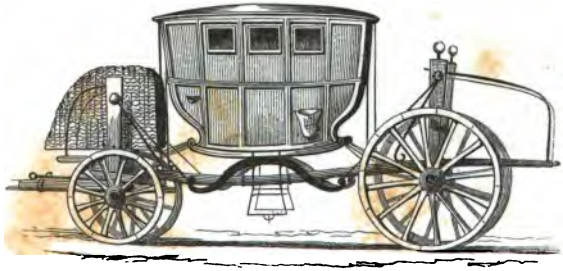
L'invention du cabriolet date du XVIIe siècle. On en voit dans des gravures d'Israël Sylvestre. Dans une

planche de cet artiste, datée de 1667, il y a parmi d'autres voitures, un cabriolet à deux chevaux, sur l'un desquels est monté le cocher. Mais l'usage de ce véhicule fut abandonné jusqu'au milieu du XVIIIe siècle environ, où il fut repris avec une sorte de passion. C'est ce qu'indique un livre qui a pour titre : *Dialogue entre Cartouche et Mandrin, où l'on voit Proserpine se promener en cabriolet dans les enfers,* in-18, p. 11, sans lieu ni date (Épinal, Pellerin).

Proserpine s'approche de Mandrin et lui demande des nouvelles de ce qui se passe sur la terre. A cette question, Mandrin, fier d'être pris pour un nouvelliste et peut-être pour un homme à la mode, répond en ces termes :

« Il n'y a rien de nouveau, lui dit Mandrin, que des cabriolets, c'est le goût à la mode, c'est la fureur de tout Paris. — Hé! reprit Proserpine, comment sont faits ces cabriolets? — Madame, continua Mandrin, c'est une voiture légère qui n'a que deux roues et un cheval On y est à découvert; le maître fait les fonctions de cocher; mais il faut qu'il ait le chapeau à l'écuyère, c'est-à-dire une longe corne par devant et le bouton par derrière, des gants gris, la manche de l'habit en botte étroite, et le fouet à la main. Ce

Grand Carrosse monté sur son train, du règne de Louis XV.



Coche de voyage du XVIIIe siècle.

UNIV. OF MICH.

n'est qu'après des changements infinis que les sages du boulevard sont parvenus à donner au goût ce point de perfection. Depuis ce temps, tout est cabriolet. Frisures, coiffures, ajustements, perruques, tout prend le goût du cabriolet. Les jeunes petits-maîtres même veulent un cabriolet. Bientôt toute la ville aura des cabriolets. Voilà, madame, les sérieuses occupations des sublimes génies de Paris (1). »

Mais il serait trop long de donner la description de toutes les voitures des XVIIe et XVIIIe siècles. Remarquons ici en passant qu'il est vraiment étonnant qu'il n'existe encore aujourd'hui en aucune langue, une histoire générale et complète de la voiture telle que nous avons essayé d'en donner une esquisse dans ce volume.

Sous le règne de Louis XIV, voyager était une grosse affaire, et l'on mettait un temps long et précieux à franchir de petits parcours. Voici un fait très-curieux et qui s'est passé en 1663. La Fontaine étant parti pour le Limousin, écrivait à sa femme deux jours après son départ de Paris : « J'ai tout à fait bonne opinion de notre voyage; nous avons déjà fait trois lieues sans mauvais accidents, sinon que l'épée

(1) *Histoire des livres populaires ou la Littérature du colportage*, etc., par Charles Nisard. Paris, Amyot, éditeur, 8, rue de la Paix, 1854. Tome Ier, p. 383 et 387.

de M. Jennart s'est rompue. Présentement nous sommes à Clamart, au-dessous de cette fameuse colline où est situé Meudon ; là, nous devons nous rafraîchir deux ou trois jours. »

Pendant le dernier siècle, les voyages étaient pénibles et longs, les routes étaient mauvaises et les voitures incommodes. Nous croyons qu'il n'est pas sans intérêt de donner ici quelques détails sur les moyens de communication tels qu'ils existaient vers 1761 (1). Un carrosse partait pour Strasbourg, rue de la Verrerie, à l'hôtel de Pomponne, le samedi, à six heures du matin; il arrivait le septième jour à Bar, le huitième à Nancy et le douzième à Strasbourg. Ce trajet se fait aujourd'hui en dix heures par le chemin de fer.

La diligence de Lille était suspendue, son bureau était rue Saint-Denis, vis-à-vis les Filles-Dieu. Elle restait deux jours en route. Les places étaient fixées à cinquante-cinq livres, et on avait droit à la nourriture. Les personnes qui voulaient se nourrir elles-mêmes, ne payaient que quarante-huit livres.

Les carrosses pour Rouen partaient les lundi, mercredi et vendredi, à quatre heures précises du matin,

(1) *Almanach historique de la province de Guienne*, pour l'année commune 1783. — *Indicateur fidèle ou Guide des Voyageurs*, de 1765, par Michel et Desnos. — *Almanach royal*, de 1761.

et arrivaient les mardi, jeudi et samedi, à midi. Les places étaient de douze livres. Le bureau était hôtel Saint-François, rue Pavée, près les Grands-Augustins.

Il y avait aussi un carrosse pour Chartres. Il partait de la rue Contrescarpe, le vendredi à six heures du matin, et arrivait à sa destination le lendemain.

Le bureau des voitures de Rennes était aussi rue Pavée. Le carrosse partait le lundi, à cinq heures du matin, et arrivait au bout du quatrième jour, le jeudi au soir. Le prix des places était de quarante livres. Lorsqu'on prenait le fourgon, le prix s'élevait à trente-huit livres par cheval de selle.

Le carrosse pour Orléans partait tous les jours; il restait en route en été deux jours, en hiver, deux jours et demi.

Le carrosse d'Angers avait son bureau rue d'Enfer, porte Saint-Michel; il partait de Paris, le vendredi, à six heures du matin, et arrivait le mardi au soir.

La diligence pour Lyon partait à quatre heures précises du soir, quai des Célestins. Cette voiture contenait huit personnes. Elle était suspendue et mettait six jours à faire son parcours en hiver et cinq en été. Le prix des places était de cent livres, mais on

était nourri. Les voyageurs qui se rendaient de Châlons à Lyon par la diligence d'eau ne payaient que huit livres dix sols. Le coche ne coûtait que cinq livres.

Il y avait aussi un carrosse pour Bourbonne-les-Bains, qui était le même que celui de Langres. Il partait de la rue de Tracy, le samedi à six heures du matin, et arrivait le jeudi en été et le vendredi en hiver. Le prix des places était de vingt-cinq livres. Le lendemain de l'arrivée à Langres, on prenait le carrosse pour Bourbonne, et l'on payait alors trois livres.

Il y avait aussi des voitures spéciales pour les environs de Paris. Les carrosses qui conduisaient à Versailles, Marly, Meudon, où la cour habitait, partaient tous les jours du quai d'Orsay et du Pont-Royal. Les coches de Saint-Germain-en-Laye et Poissy partaient deux fois par jour. Le prix des places était de trente sols. Les voyageurs qui prenaient les carrosses qui partaient à toute heure, payaient quatre livres dix sols par place.

En 1780, époque où la cour habitait Versailles, il y avait dans cette ville des voitures qui partaient à toute heure de jour et de nuit pour Paris, Saint-Germain et toutes les villes où séjournait le roi. Le prix

des places pour Paris, dans les carrosses ou les chaises, était de trois livres dix sols. Mais deux fois par jour, il partait un coche contenant seize personnes, à vingt-cinq sols par place. Au même bureau, on trouvait chaque jour une gondole pour Saint-Germain-en-Laye. On payait vingt sols par place.

En 1765, tous les mardis et vendredis, à cinq heures du matin, partait un carrosse pour Arras : on dînait à Louvres à onze heures du matin; on arrivait à Senlis à cinq heures du soir; à sept heures, on arrivait pour coucher à Pont-Saint-Maxence. Le lendemain on en repartait à cinq heures du matin; à onze heures on dînait à Gournay, à six heures du soir on arrivait à Roye pour coucher. On repartait à huit heures du matin; à onze heures on dînait à Omiécourt. On arrivait à Péronne à cinq heures du soir, et on y couchait. On en repartait à neuf heures du matin, on dînait à midi à Bapaume, et l'on arrivait enfin à Arras à sept heures du soir. C'étaient quatre jours pleins pour un trajet que la vapeur fait faire en huit heures trente-deux minutes.

En 1783, la diligence ou *turgotine* partait de la Bastide le jeudi et le dimanche, à deux heures précises du matin; elle arrivait à Paris en cinq jours et demi.

Le *carrosse* partait de Blaye pour Paris le samedi matin ; il restait en route quatorze jours et arrivait le vendredi.

Le *fourgon* pour Bayonne partait tous les samedis, à midi précis, et passait par Langon, Bazas, Roquefort, etc., etc. Il arrivait à Bayonne le jeudi dans la matinée, c'est-à-dire en six jours!

On ne met plus que douze heures de Paris à Bordeaux par le chemin de fer.

Indépendamment de la lenteur qu'on mettait à voyager, il y avait encore l'incommodité des voitures et le mauvais état des grandes routes qui empêchaient la société du XVIIIe siècle de communiquer d'une province à une autre. Ce n'était pas sans graves motifs qu'on se mettait en route pour parcourir une distance plus ou moins longue. Il ne fut pas permis à la révolution de faire grand'chose pour l'amélioration des routes. L'empire restaura les anciennes, en établit de nouvelles et de stratégiques; le public en profita sous la Restauration, qui multiplia encore les voies de communication entre la capitale et les départements. Elle amena indirectement par là une locomotion plus étendue, plus sûre, plus prompte et plus comfortable. Le 2 fructidor an VI de la République

française, il y avait eu fusion des messageries de la rue Notre-Dame-des-Victoires avec les messageries de la rue du Bouloy. Alors le service se régularisa davantage et il se fit sur une plus vaste échelle. En 1818 parurent les grandes diligences jaunes de la rue Notre-Dame-des-Victoires, qui offraient aux voyageurs de toutes conditions et de toutes fortunes des voitures de transport plus élégantes et plus commodes que toutes celles établies antérieurement. Elles rayonnèrent de Paris sur toute la superficie de la France, et correspondaient même aux différentes lignes de voitures de l'étranger.

Sous les règnes de Louis XV et de Louis XVI, le véhicule qui menait le courrier des dépêches était une voiture peu digne du service public des lettres d'un grand État. Jusqu'en 1790, les fermiers-généraux régissaient l'Administration des Postes; elle n'avait alors que *vingt-sept* courriers, auxquels elle donnait mille livres par an, à charge par eux de se fournir et de s'entretenir de voitures. Ces dernières n'étaient que des *charrettes* couvertes, dans lesquelles on plaçait des malles (1) mobiles fournies et entretenues par un

(1) On saisira facilement l'origine du nom de Malle pour indiquer la voiture affectée au service des dépêches.

entrepreneur auquel l'Administration payait aussi deux cents livres par an, ce qui portait le prix de chaque voiture avec sa malle à douze cents livres. Mais depuis longtemps déjà ces courriers sollicitaient une augmentation de salaire; repoussées d'abord, à la fin leurs demandes, dont on ne pouvait s'empêcher de reconnaître la justice, puisqu'il résultait des mémoires présentés par eux qu'ils dépensaient jusqu'à seize et dix-sept cents livres, devinrent tellement instantes que M. Richard d'Aubigny, l'un des fermiers spécialement chargé de cette partie, se décida à proposer la suppression de ces malles-charrettes dans lesquelles les dépêches n'arrivaient qu'en mauvais état, et à former, au même prix, une entreprise générale de transport des dépêches.

L'administration des postes traita de cette entreprise avec MM. Delchet et Irisson, et il fut passé un traité pour neuf ans, par lequel ces entrepreneurs s'engageaient à reprendre les *malles-charrettes* et à les remplacer par des voitures à deux roues, montées sur *soupentes*, au prix de douze cents livres par chaque voiture, qu'elle payait auparavant.

Mais le 12 septembre 1791, l'Assemblée nationale législative ayant ordonné l'établissement d'un service

Carrosse du règne de Louis XVI (1788).

Courrier de la malle sous la Convention et l'Empire

UNIV. OF MICH.

en poste sur toutes les routes pour le 1er janvier suivant, ce décret nécessita la construction de cent vingt nouvelles malles, dont l'administration chargea les sieurs Delchet et Irisson, en leur accordant une avance de 141,500 livres pour les aider dans leurs dépenses, et l'on crut alors devoir résilier le traité de 1790 et le remplacer par une nouveau traité. Il y fut conclu pour la continuation du bail au prix de trente centimes et demi par lieue pour les frais d'entretien.

La voiture décrétée en 1791 et destinée au service des postes était des plus singulières. Elle était et elle est encore connue sous le nom de *panier à salade*. Qu'on se figure un énorme panier en osier, d'une assez grande hauteur, peint en noir ou en vert foncé, surmonté de plusieurs cerceaux de bois et recouvert d'une bâche grasse en cuir. Ce panier contenait deux ou trois banquettes suspendues sur des courroies. Le tout était placé sur un brancard ou plutôt dans un brancard, car celui-ci se voyait à la moitié de la hauteur du panier, et monté sur deux énormes roues. Cette voiture rustique et digne des Gaulois était traînée par une gros limonier, un cheval en galère et un troisième cheval, le porteur, sur lequel était le postillon classique. Aux relais, on levait le

brancard pour en faire sortir le cheval, et alors si l'on n'avait pas eu la précaution de prévenir les deux ou trois voyageurs de l'intérieur, ils étaient naturellement renversés en arrière par le mouvement du brancard. Pour le temps on voyageait assez vite dans ces courriers-paniers; mais le prix en était élevé. A ces grotesques voitures succédèrent, en 1819, les élégantes mais lourdes malles-postes coupés jaunes, à trois places dans l'intérieur, et une quatrième dans le compartiment du courrier, sorte de cabriolet fermé à volonté sur le devant du coupé. L'entrepreneur de ces voitures et qui en avait aussi entrepris l'entretien, se nommait Gros-Jean. Elles coûtaient 6,000 francs. En 1840, sous Louis-Philippe, les malles couleur puce remplacèrent les coupés jaunes de la Restauration. Il y avait vingt-cinq Berlines et quatre cents Briska.

Aux postillons nationaux et vraiment classiques, aux postillons à queue, à tresses et poudrés de l'ancien régime, aux postillons à la légère jaquette bleue, à revers, collet et retroussis écarlate, ornée de quelques douzaines de petits boutons en étain aux armes de France; aux postillons à culotte de peau jaune ou verte, au chapeau ciré à ballon et larges bords retroussés au-dessus des oreilles, aux grosses bottes à

Malle-Poste jaune, sous la Restauration.

Briska du règne de Louis-Philippe.

UNIV. OF MICH.

pompe et au petit fouet à nœuds, succédèrent insensiblement, pour la conduite des grosses diligences, ces cochers-postillons prosaïques et débraillés, à la blouse bleue et sale, au bonnet de coton, aux sabots grossiers, remplis de paille la plupart du temps. Malgré toute cette décadence et ce négligé sans façon, il y avait cependant progrès; car ces cochers étaient assis sur le siége de leur voiture et ils menaient avec plus de sûreté qu'auparavant et à grandes guides quatre ou cinq chevaux vigoureux et fringants du pays chartrain, et dès cette époque les accidents des voitures publiques ou diligences furent beaucoup moins fréquents sur les grandes routes. Le postillon français finit par ne plus mener que la malle, la voiture de quelques grands seigneurs, des financiers heureux et souvent des amoureux. Aujourd'hui, il n'y a plus rien même de tout cela : l'amour de l'argent a tout rabaissé. Sous le règne de Louis-Philippe, le postillon de l'ancien régime s'éclipsa de plus en plus, et on n'en voit plus le parfait modèle qu'au bal de l'Opéra, et surtout à l'Opéra-Comique, dans la pièce du *Postillon de Lonjumeau*.

Si nous quittons un instant les grandes routes et si nous rentrons dans Paris, nous trouverons que sous

la Restauration le fiacre était resté ce qu'il fut auparavant, c'est-à-dire sale, délâbré et attelé de chevaux détestables qui menaient lentement le véhicule auquel ils étaient attachés. La plupart des voitures de place étaient d'anciens carrosses de particuliers convertis en fiacres. Après la révolution de 1830, parurent nos petits fiacres actuels, nos *mylords* à un cheval qui sont propres, commodes autant qu'une voiture de louage peut l'être, et qui parcourent les distances avec assez de promptitude.

Après l'Empire, nos voitures de ville, à l'instar de celles d'Angleterre, devinrent d'une élégante simplicité.

Elles furent établies avec plus de légèreté et plus de goût dans l'ornementation et la peinture. Le goût du Directoire et de l'Empire en fut banni à jamais, et ce fut un bonheur, car il était aussi mauvais en fait de composition de voitures, qu'en toutes autres choses. Après l'Empire, nos voisins d'outre-mer vinrent en grande quantité visiter la France et alors aussi nos voitures de tous genres prirent un cachet anglais.

A la fin de la Restauration, on fit disparaître de beaucoup de rues de Paris, ces incommodes ruisseaux du milieu de la voie. On établit les chaussées bombées

avec un ruisseau de chaque côté qui allait rejoindre les égouts établis sous une grande quantité de rues, et enfin vers 1829, les premiers trottoirs en lave firent leur apparition. A peine quelques années après, le bitume et l'asphalte chassèrent des trottoirs la lave et la dalle. Paris fut aussi éclairé au gaz.

Les voies de communication étaient donc singulièrement améliorées. Le moyen de transport des personnes devait enfin l'être aussi et mis à la portée d'un plus grand public. Après un siècle et demi et plus d'intermittence, le carrosse à cinq sous du règne de Louis XIV reparut sous celui de Charles X : ces carrosses non renouvelés des Grecs, mais de nos pères, opérèrent une petite révolution dans les mœurs parisiennes : car où et dans quoi ne se fait-elle pas sentir? Tout un monde qui jusqu'alors avait été condamné à ne circuler dans Paris qu'en se crottant et en se fatiguant, devait pour la modique somme de ving-cinq centimes, se faire traîner commodément d'un bout de Paris à l'autre. Mais la voiture à cinq sous du XIXe siècle ne devait plus exclure, comme celle du XVIIIe, les soldats, pages, laquais, manœuvres et autres gens de bras. Tous ceux qui pouvaient donner vingt-cinq centimes pour leur place, étaient admis dans les nouvelles voitures publi-

ques, et c'est parce qu'elles étaient réellement destinées et à la portée de tout le monde, qu'on leur donna le nom latin *omnibus*.

L'on paya d'abord, ainsi que nous l'avons dit, vingt-cinq centimes pour la course. Mais quelques mois plus tard, ce prix fut augmenté, et comme pour les carrosses à cinq sols de Louis XIV, on fit payer en 1828, trente centimes, comme on paie encore aujourd'hui.

Ce ne fut qu'en 1819 qu'un M. Godot demanda à établir le long des boulevards et des quais une voiture omnibus; la demande fut rejetée. En 1824, pareille demande fut faite par MM. Dubourget et d'Andrion; en 1826, par MM. Baudry et Boitard, sans plus de succès. En 1828 seulement, M. Baudry obtint enfin de faire circuler les premières voitures sur le boulevard. Bien vite d'autres entrepreneurs obtinrent d'en faire circuler sur d'autres lignes. Mais plusieurs de ces compagnies durent renoncer à leurs entreprises, les céder à perte; toutes ne réussirent pas avec le même bonheur; quelques-unes, en assez petit nombre, prospérèrent complétement. Aujourd'hui en 1856, Paris est sillonné en tous sens par des omnibus qui au moyen de billets de correspondance permettent de parcourir

de très-grandes distances pour la modique somme de trente centimes. Il y a même des correspondances pour certains points de la banlieue, moyennant une légère augmentation. Cependant le nombre des omnibus de Paris, n'est rien en comparaison de ces voitures à Londres qui est le pays par excellence de la grande et ample spéculation, où une entreprise quelconque tout en enrichissant ses propriétaires et ses actionnaires, offre des commodités réelles au public, tandis que chez nous toute entreprise semble n'exister que pour les entrepreneurs qui veulent bien permettre, qui veulent bien faire la grâce au public d'en user, sans lui donner tous les bénéfices qu'il est en droit de réclamer pour son argent et pour le monopole conféré par l'État.

Lors de l'établissement de nos omnibus, il n'y eut pas de rixe, ni d'injures, ni de sang répandu comme en 1662; mais les cochers de remise et surtout les cochers de fiacre, virent avec jalousie et mépris rouler ces nouvelles voitures, qui ne se remplissaient cependant que d'un public qui ne leur avait point appartenu. Monsieur le lieutenant civil ou plutôt le préfet de police n'eut point à sévir contre les anciens cochers et tout se passa fort bien. L'établissement des omnibus

en 1828 engagea M. Monmerqué à publier un petit opuscule de 74 pages intitulé : *Les carrosses à cinq sols ou les omnibus du dix-septième siècle.* L'auteur a ignoré les *routes du tour de Paris* ainsi que la *cinquième route.* Le fait rapporté par Sauval que les voitures furent, durant les premiers jours, poursuivies par la populace avec des huées et des coups de pierres, paraît plus que douteux à M. Monmerqué. Il est cependant affirmé par l'arrêté du prévôt de Paris en date du 15 avril 1662, et dont M. Monmerqué a ignoré l'existence. Il dit en outre que le poëte Loret n'en a pas parlé : cela est vrai et il n'en pouvait être autrement. Loret a écrit les vers que nous avons cités, le 18 mars, lors de l'établissement de la première route, et les voies de fait n'eurent lieu que le 12 avril suivant, à l'occasion de l'ouverture de la seconde route. Le silence de Loret s'explique donc très-logiquement.

Les anciens carrosses et coches du dix-huitième siècle pour Versailles, Saint-Germain-en-Laye et autres environs de Paris, furent remplacés par la gondole un peu aristocratique qui, pour les deux villes citées, partaient à heures fixes et d'heure en heure de la rue de Rivoli en face du château des Tuileries.

Gondole de Versailles et de Saint-Germain.

Diligence de N.-D. des Victoires.

UNIV. OF MICH.

Elles menaient à destination dix-huit voyageurs, trois dans le coupé, six dans l'intérieur, six dans la rotonde et trois sur l'impériale. L'omnibus n'a pas ruiné le cocher de fiacre, et la gondole n'a pas ruiné le coucou, dont il faut que nous disions un mot. Car à l'heure où nous écrivons, il y a déjà toute une génération qui ne sait pas ce qu'était le coucou.

Qu'on se figure une boîte jaune, verte, brune, rouge ou bleue de ciel, ouverte par devant, ayant deux mauvaises banquettes qui jadis avaient été rembourrées, sur lesquelles prenaient place six infortunés voyageurs. Sur les côtés, il y avait à droite et à gauche un ou deux carreaux, pour donner du jour et en été de l'air. Lorsque l'intérieur était suffisamment pourvu de monde, on rabattait le tablier de devant fixé sur châssis de charpente et recouvert de tôle de fer. Sur ce tablier était assujettie une troisième banquette sur laquelle s'asseyait le cocher du coucou et deux voyageurs qu'on nommait *lapins*. Quelquefois, dans de grandes circonstances, lors du jeu des grandes eaux à Versailles, ou de la fête des Loges, par exemple, on voyait monter encore deux ou trois voyageurs sur l'impériale du coucou. Les malheureux ainsi huchés en l'air, étaient nommés *singes* : ils descendaient

habituellement à une certaine distance en dehors de la barrière; car les règlements de police défendaient expressément les *singes* afin de prévenir des malheurs. Le coucou avait conservé les soupentes primitives, mais modifiées au dix-huitième siècle, adaptées à un brancard massif fixé sur un essieu sur lequel tournaient deux grandes et fortes roues. L'unique et malheureux cheval qui traînait péniblement cette lourde voiture chargée de neuf et souvent de douze personnes, en faisant quatre et cinq lieues, était le plus ordinaiment dans un tel état de décrépitude, qu'on pouvait aisément faire un cours complet et approfondi d'ostéologie sur sa pauvre carcasse. Le cheval de coucou était d'habitude un ancien cheval de carrosse, accablé de vieillesse et de fatigue : ou bien un vieux cheval de cavalerie réformé et qui n'était plus bon qu'à charrier doucement le coucou sur les routes des environs de Paris. Par ironie, sans doute, on lui avait donné quelquefois le nom de *vigoureux*. Il y avait cependant un grand nombre de coucous, qui indépendamment du cheval du brancard, en avaient encore un autre, plus petit et plus chétif si c'est possible, et qui trottinait à la droite du premier. Le costume du cocher était aussi des plus délabrés, des plus sales et des plus pittores-

ques par conséquent. Très-déguenillé, il se composait pour la plupart du temps de la défroque de quelque homme riche, de quelque homme du monde élégant. L'habit, le pantalon et le carrick étaient étrangement rapiécés, et les morceaux qu'on y ajoutait n'étaient jamais ni de la même couleur ni de la même étoffe.

Il n'y avait rien de si pittoresque que l'ensemble de cet équipage d'un autre temps, et qui se répétait par centaines dans toutes les directions hors Paris, et dont le personnel se composait presque toujours d'un mélange de bourgeois, d'ouvriers, de paysans et de militaires. On y voyait cependant souvent des dames bichonnées et des hommes fort bien mis, élégants même qui n'hésitaient pas de monter dans de semblables équipages, et qui, pressés de se rendre à une fête ou chez un ami à la campagne, n'avaient pu trouver de place dans les gondoles. J'allais oublier de dire qu'indépendamment des huit ou dix personnes dont nous avons parlé, le pauvre cheval avait encore quelquefois à traîner par-dessus le marché trois ou quatre enfants que la charité chrétienne vous mettait sur les genoux. La station principale des coucous pour Sèvres, Versailles, Neuilly et Saint-Germain était sur la place

Louis XV près le Cours-la-Reine; celle pour Saint-Denis, Enghien et Montmorency, à la porte Saint-Denis; celle pour Sceaux à la place Saint-Michel, etc., etc. Il y aura sans doute encore bon nombre de mes lecteurs qui se souviendront, le sourire sur les lèvres, d'avoir passé deux ou trois heures empaquetés dans un coucou, couverts de poussière, froissés et souvent roués, pour faire le trajet que l'on franchit aujourd'hui presque sans le moindre inconvénient et sans fatigue aucune dans l'espace d'une demi heure ou de trois quarts d'heure au plus.

Mais nous serions vraiment ingrat envers la mémoire du coucou, si nous ne rappelions pas que le petit voyage qu'il nous faisait faire, était rempli d'épisodes amusants et souvent grotesques, à cause des circonstances burlesques qui naissaient en foule pendant le trajet. Les conversations des différentes classes de voyageurs, étaient presque toujours très-divertissantes.

Le coucou ne partait ordinairement de sa station que lorsqu'il était complet. Le cocher avait beaucoup de peine à meubler sa boîte du premier voyageur. Il lui fallait une très-grande habileté à le persuader qu'il ne tarderait pas à compléter sa voiture et pour un Parisien

Ancien Fiacre de l'Empire et de la Restauration.

Coucou du XVIIIe et du XIXe siècles.

UNIV. OF MICH.

pur-sang, il était assez difficile de lui faire accepter la logique et la persuasion du cocher, qui ne manquait jamais de ruses et de rubriques pour faire main basse sur le numéro un de ses voyageurs. Quand on avait attendu un quart d'heure, on descendait, on gourmandait le pauvre cocher qui, d'ordinaire ne voyait pas venir d'autres voyageurs pour l'instant, mais qui avait néanmoins le talent de faire croire qu'il s'en présentait au loin. On prenait patience, et au bout d'une demi-heure, le coucou avec sa demi-cargaison ou sa cargaison complète se mettait enfin en route pour sa destination. N'était-il pas complet, il le devenait presque toujours en route. Quand le coucou n'était pas encore complet, et que les voyageurs pressaient le cocher de se mettre en marche, il partait, mais partait lentement en regardant à droite et à gauche derrière la voiture en faisant semblant de voir accourir un voyageur, un voyageur imaginaire bien entendu. Cette petite manœuvre lui faisait gagner quelques minutes, et il arrivait souvent qu'au bout de trois ou quatre de ces petites ruses, des voyageurs en chair et en os se présentaient et alors enfin on partait. On était généralement mal dans ces coucous : en été la poussière n'y manquait pas. Arrivé à destination on descendait ; alors

on était entouré de gamins portant une petite boîte avec tous les ustensiles du décrotteur et qui, avec une brosse à habits, commençaient la toilette des vêtements extérieurs si on la leur permettait. Cela coûtait la bagatelle de deux sols. Mais ils acceptaient davantage sans faire de façons. Le cirage ou la toilette des bottes était inclus dans ce prix modique.

Nous avons déjà parlé de l'ancienneté de l'usage des voitures en Chine, et des voitures de voyage des Chinois : il nous reste un mot à dire de leurs voitures de louage. Il y a des fiacres à Péking, mais ils ne valent guère mieux que leurs chariots de voyage. Ils sont plus petits que ceux-ci, plus élégants, coloriés et vernis avec luxe, garnis à l'intérieur de taffetas rouge ou vert, mais jamais suspendus. Les Chinois sont paisiblement assis dans ces rustiques véhicules, s'abandonnent avec élasticité, aux cahots et aux soubresauts. Les cochers qui n'ont d'autre siége qu'un des brancards, savent y conserver merveilleusement leur équilibre. A Péking, dans les quartiers très-populeux, il y a des stations de fiacres et de cabriolets attelés de mules. On les loue à l'heure ou à la course, comme dans nos grandes villes d'Europe.

V.

Le Wagon du chemin de fer.

Mais l'application nouvelle d'une invention ancienne devait apporter un changement total dans la locomotion. On devine qu'il s'agit de la vapeur et des chemins de fer.

L'antiquité connaissait les *éolipiles* ou boules creuses d'airain, qu'on remplissait d'eau, qu'on chauffait, et dont la vapeur s'échappait alors par l'ouverture qui y était pratiquée pour introduire l'eau. Vitruve en parle au sixième chapitre du premier livre de son architecture. Héron d'Alexandrie, se servant d'anciennes traditions égyptiennes sur l'emploi de la vapeur pour opérer des mouvements, commente ces traditions et propose d'utiliser la vapeur produite par les éolipiles. La barbarie du moyen-âge ensevelit dans l'oubli ces connaissances rudimentaires sur la force et l'utilité de la vapeur.

Ce n'est qu'à la Renaissance que nous rencontrons les traces d'un capitaine au long cours, nommé Blasco

de Garay, qui aurait montré à Barcelone, en 1543, un pyroscaphe de son invention. Mais il garda son secret, qui était sans doute basé sur une éolipile. Eut-il l'Inquisition à craindre? C'est probable. En 1562, un certain prédicateur Mathesius, prie, dans son sermon de la montagne « Sarepta, » pour un homme qui soulève l'eau au moyen du feu et de l'air, ce qui indique l'application de la force de la vapeur dès cette époque en Allemagne.

Avant que Salomon de Caux, dont nous avons déjà parlé à la page 94, né en Normandie à la fin du XVIe siècle, devînt ingénieur de Louis XIII, il avait séjourné en Angleterre et en Allemagne. Dans ce dernier pays, il fut attaché en qualité d'architecte à l'électeur de Bavière qui lui donna la direction de ses bâtiments et de ses jardins. Une partie du célèbre château de Heidelberg est due à son talent. En 1615, Salomon de Caux publia à Francfort un livre intitulé : « *Les raisons des forces mouvantes avec diverses machines, et plusieurs dessins de grottes et fontaines.* » On y voit une machine à vapeur, modification de l'éolipile, que l'italien Branca utilisa en 1629 en conduisant la vapeur contre les palettes d'une roue, et en lui donnant ainsi une impulsion de rotation.

Mais l'homme qui perfectionna le plus la machine à vapeur est un protestant français, Denis Papin, mort en 1710. A la révocation de l'édit de Nantes, il s'exila comme tous les hommes de cœur et de science, poursuivis par l'ignorance et le fanatisme. Il alla d'abord en Angleterre et ensuite en Allemagne.

Le développement de la machine à vapeur devait peu à peu conduire à l'idée d'appliquer la vapeur à la locomotion, au transport des hommes et des marchandises. Dès 1755, Gauthier en forma le projet, et en 1759, l'ingénieur Robison en suscita l'idée à Watt. En 1773, l'ingénieur Nicolas-Joseph Cugnot exécuta à Bruxelles un *cabriot* qui n'était mu que par le feu et la vapeur de l'eau. Le duc de Choiseul, ministre de la guerre, le chargea de faire construire une grande voiture sur les mêmes principes; elle fut exécutée à l'Arsenal et mise à l'épreuve. La trop grande violence de ses mouvements ne permettait pas de la diriger, et dès la première épreuve, un pan de mur qui se trouva dans sa direction en fut renversé; c'est ce qui empêcha d'en faire usage. Les essais d'Oliver Evans, en 1786, et ceux de Robison, en 1795, n'eurent pas plus de succès. Ce ne fut qu'en 1802 que la voiture à vapeur réussit par les découvertes et les travaux de Trevithik et

de Vivian, qui employèrent le principe de la haute pression. Toutefois, on avait mal appliqué tous ces essais de voitures à vapeur. On les destinait à parcourir les rues et les routes ordinaires.

Ce ne fut qu'en 1811 que le premier essai véritable réussit. Il fut fait par Blekinsop, qui fit courir le véhicule sur une voie composée d'un rail ordinaire d'un côté, et d'un rail à dents de l'autre. A la voiture était adaptée une roue à dents qui s'engrenait au rail dentelé. En 1814, l'ingénieur Stephenson de Newcastle fit courir la voiture à vapeur au moyen des jantes sur des rails unis, et sa locomotive, *le Rocket*, obtint le prix en 1829 dans le concours des voitures à vapeur ou locomotives. Ce prix était de 500 livres sterling. Il transporta environ 250 quintaux avec une vitesse de 11 milles (17 kil. 69) à l'heure. De nos jours, les locomotives ont été très-perfectionnées par Stephenson de Newcastle, Cockerill de Seraing en Belgique, Schwarz à Berlin, et William Norris à Philadelphie, aux États-Unis d'Amérique; de sorte qu'on peut parcourir des distances de 40 à 60 kilomètres par heure. Le premier chemin de fer public pour le transport des hommes et des marchandises, fut celui de Stockton-Darlington, en Angleterre, terminé en 1825.

Les chemins de fer ne sont pas seulement un moyen commode et accéléré pour franchir de grandes distances. Ils sont encore un puissant élément d'émancipation de toutes espèces de despotismes. L'imprimerie portait la pensée humaine dans toutes les directions du monde; mais les douanes l'arrêtaient souvent aux frontières de certains pays. Les chemins de fer font voler les idées d'un pays à un autre, et les douaniers ne peuvent plus les fouiller sur les limites qui séparent un État d'avec un État voisin. La parole écrite et imprimée pouvait donc être arrêtée et anéantie. Avec les chemins de fer, cela n'est plus possible. La vérité sur les événements de la veille et du jour finit toujours au bout de plus ou moins de temps par être connue de tout le monde. Des milliers de personnes peuvent partir d'un point et s'éparpiller, en quarante-huit heures, à quelques milliers de kilomètres de distance. Le chemin de fer est donc un instrument actif et incessant de civilisation. Par les connaissances qu'il fait acquérir sur les pays étrangers, sur leurs habitants et sur leurs mœurs, il détruit ensuite les préjugés, l'ignorance et tous les sentiments mesquins qu'elle traîne à sa suite.

Les Français ont un grand vice, c'est de s'exagérer

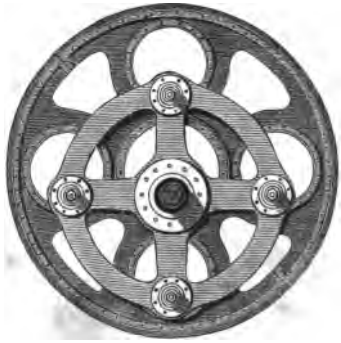
leur mérite. A Dieu ne plaise que nous songions à ravaler injustement notre pays. Mais il ne faut pas non plus pousser l'admiration trop loin et jusqu'à l'excès. Pour les chemins de fer, par exemple, les nôtres, à l'exception de la rapidité, sont bien inférieurs aux chemins de fer des pays étrangers. Nous ne brillons pas par la politesse des employés, la commodité et la propreté des voitures. Ensuite, les prix en sont excessivement élevés. Dans la fabrication des tarifs par les députés de Louis-Philippe, dont bon nombre étaient des actionnaires, on a fixé à un taux excessif le prix des secondes et des troisièmes. Avoir été législateur et actionnaire de chemin de fer à la fois, c'était une immoralité qui ne manqua pas non plus de blesser vivement l'opinion publique d'alors. On n'a pu concevoir, ainsi qu'on le fait en Angleterre, que c'est le nombre infini des petites sommes réunies qui forme les gros chiffres. On n'a pas songé à offrir une locomotion agréable et peu coûteuse à la majorité de la population qui travaille. Car le prix des places des troisièmes n'est pas en proportion avec le salaire du travail de ceux qui en pourraient user. Ces troisièmes, de plus, manquent d'air en été et en ont trop en hiver, munies qu'elles sont uniquement de rideaux en mauvaise toile.

Toutefois, il faut le dire, on commence à remplacer ces rideaux par du verre; mais il a fallu dix ans pour arriver à cette amélioration. Il y aurait un livre utile à faire sur la comparaison des chemins de fer des différents pays de l'Europe et de l'Amérique; on y signalerait leurs qualités et leurs défauts réciproques. Il serait intéressant d'avoir un tableau comparatif des prix de chaque pays, de la vitesse, et de la proportion des voyageurs.

Nous avons un travail de M. Stephenson qui nous apprend qu'il y a tout près de 13000 kilomètres de chemins de fer en Angleterre. Leur construction a coûté 286,000,000 de livres sterling ou 7 milliards 150 millions de francs. Le parcours annuel des trains sur le réseau anglais a été de 80 millions de milles ou 128 millions de kilomètres 720.—150,000 véhicules de toutes sortes et 5,000 machines composent le matériel de l'exploitation. 90,400 agents de tout grade composent le personnel des compagnies anglaises. Les machines brûlent annuellement deux millions de tonnes de charbon. Les chemins de fer anglais ont transporté en 1854, cent onze millions de voyageurs à la distance moyenne de 12 milles ou 19 kilomètres 308. Les recettes des chemins anglais pour 1854, ont été de

20,215,000 livres sterling, 505,375,000 francs. L'Angleterre possède aujourd'hui 7200 milles ou 11592 kilomètres de télégraphie électrique, soit 36,000 milles ou 57,000 kilomètres 924 de fil.

Omnibus.



Roue néogyre.

UNIV. OF MICH.

VI.

La locomotion à roues Néogyres.

L'invention du chemin de fer semblait être le dernier mot de la locomotion; cependant une récente découverte nous paraît devoir ajouter un progrès à cette invention même, nous voulons parler de la roue Néogyre qui ne sera pas une des moindres gloires de la science au XIXe siècle. Toute espèce de véhicule est mu par des roues; ces roues reçoivent une impulsion qu'il faut incessamment renouveler sous peine de les voir s'arrêter. Un savant mathématicien s'est posé le problème de faire tourner les roues en se servant du poids même de la voiture pour diminuer le travail du moteur.

Nous avons dit dans les premières pages de ce volume quels avaient été les moyens primitifs employés pour le transport des fardeaux sur la surface de la terre. On sait donc que le principe fondamental de toute locomotion est de vaincre la résistance qu'un fardeau exerce par son poids sur les corps où il est

placé et sur lesquels on veut le faire mouvoir. Or, l'unique appui des machines locomotives, soit voitures, chars, charrettes, brouettes, etc., etc., est le sol sur lequel se meuvent ces roues, qui sont donc forcées de suivre toutes les sinuosités de ce sol. Il est évident que, dans un tel mouvement sinueux, les roues s'écartent à chaque instant du plan de leur mouvement, ce qui exige nécessairement l'emploi d'une force motrice supérieure à celle qui suffirait si le plan du mouvement restait le même. C'est donc pour diminuer la force de traction qu'il a fallu aplanir le sol dans la direction du mouvement, et cet aplanissement est le principe mécanique de la formation des chemins ou routes.

Cependant quelque aplani que soit le sol sur les chemins, le poids des machines locomotives fait creuser aux roues des ornières, d'où il faut à chaque instant retirer ou faire relever ces machines, ce qui exige l'emploi d'une force additionnelle qu'on a essayé successivement de diminuer en garnissant les chemins de corps solides, tels que le bois ou les pierres, capables de s'opposer à la formation des ornières, et c'est là à son tour le principe mécanique des chemins boisés, cailloutés et pavés.

Le nouvel inconvénient que présentaient les chemins pavés est qu'ils reproduisent des sinuosités à leur superficie, qui exigent à chaque instant une force motrice additionnelle pour y faire marcher les roues des machines locomotives; il est vrai que ces machines, après avoir franchi les aspérités des pavés, acquièrent en retombant dans les sinuosités une force qui leur sert pour l'ascension suivante; mais les forces acquises dans la chute ne peuvent jamais compenser celle qu'exige l'ascension, et le seul moyen de diminuer la force motrice additionnelle, est de diminuer la sinuosité des pavés. De là, la formation successive des *routes dites ferrées,* des *routes macadamisées* et définitivement des chemins à languettes de fer. Sur ces chemins, le mouvement des machines locomotives s'opère immédiatement et sans le moindre écart, dans la seule direction du plan de ce mouvement, de sorte qu'il n'y a besoin d'autre force additionnelle que celle de la traction nécessaire pour vaincre le frottement dans la direction constante du plan du mouvement.

Cet aperçu suffit pour faire comprendre que, dans l'état actuel de la locomotion où les machines locomotives n'ont encore pour appui que le sol sur lequel

se meuvent leurs roues, il n'existe aucun autre moyen pour arriver au plus haut degré de perfection que les chemins de fer.

Mais l'on comprendra tout aussi facilement que, si l'on donne aux machines locomotives un second appui, en le prenant *dans l'inertie même de leur masse, on peut, sur les routes ordinaires, sans avoir besoin de construire des chemins de fer, obtenir toutes les conditions de la perfection qu'ils présentent.*

Un savant géomètre a donné ce second appui dans un appareil aussi simple que solide et facile à construire, applicable à toutes les machines locomotives existantes. Il résoud complétement sous le point de vue pratique la question de la réforme de la locomotion. Cet appareil est désigné sous le nom de *roue Néogyre.*

La *roue Néogyre* isole du sol le véhicule ou machine locomotive; elle se compose de deux parties, dont l'une constituant une roue intérieure ou médiale forme les jantes qui roulent sur le sol. A ces jantes sont attachés des cercles de fer dans l'intérieur desquels s'appuient et se meuvent, par le moyen de galets, des roues extérieures ou latérales fixées à l'essieu des voitures.

Par cette combinaison simple, la force motrice nécessaire pour mettre la voiture en mouvement se décompose en une force qui agit sur la masse portée sur les roues extérieures et en une autre force qui agit sur la roue intérieure ; et comme cette roue intérieure est la seule qui appuie sur le sol et doive vaincre ses inégalités, il en résulte que le tirage se trouve aussi réduit à ce qu'il est à peu près sur les chemins de fer dans les conditions ordinaires, et conséquemment, que la roue Néogyre doit procurer, sur les routes ordinaires, une économie de force motrice des *deux tiers* ou de la *moitié* au moins, c'est-à-dire que deux ou trois chevaux suffisent dans les cas qui en exigent six.

Lorsque l'invention de la roue Néogyre aura été comprise, que toute l'étendue de sa supériorité aura été reconnue, cette roue nouvelle fera une puissante révolution dans la locomotion. Nous avons vu un chariot où ce nouvel appareil était appliqué et qui fonctionnait merveilleusement. Nous avons poussé une brouette à roue Néogyre, et nous nous sommes senti entraîné par le mouvement de rotation de la roue, l'inverse de la sensation que produisent les brouettes ordinaires, qu'il faut pousser en avant en épuisant ses forces à la longue.

Les avantages de la roue Néogyre sont incontestables. D'abord elle permettra aux véhicules de toutes espèces de rouler sur les anciennes routes ordinaires. Les propriétés qui devraient être sacrées redeviendront inviolables; le patrimoine d'une famille se maintiendra intact et ne sera plus ni mutilé ni coupé en deux parties par l'établissement des voies ferrées; les voyages redeviendront utiles, amusants, instructifs, pittoresques. On ne sera plus emporté comme un paquet de messagerie! Le chemin de fer dans ses conditions actuelles, convient aux traficants, mais toute une nation ne se compose pas uniquement de cette classe de citoyens. On y trouve aussi une immense majorité qui sait et veut joindre la poésie aux occupations les plus sérieuses, les plus utiles et les plus nécessaires, qui sait même poétiser les questions les plus abstraites. Le chemin de fer actuel n'est qu'un brutal qui vous prend dans un lieu et vous dépose dans un autre sans aucune jouissance ni pour l'esprit ni pour les yeux; il est monotone, ennuyeux pour celui qui voyage pour son plaisir. Jamais l'œil ne se repose sur les grandes scènes qu'offre la nature; les grandes villes disparaissent, ne se montrant à peine que dans un fugitif panoroma. On passe et on ne dis-

tingue rien de la physionomie qui les caractérise et qui les différentie entre elles. Le parcours se fait éternellement sur de longues lignes droites et monotones. Le paysage vous passe devant les yeux comme les insipides tableaux de la lanterne magique.

Espérons donc que l'invention que nous signalons et qui termine notre histoire de la locomotion, sera bientôt appliquée et viendra abolir sans désavantage pour les intérêts publics le monopole conféré à quelques privilégiés. La roue Néogyre fera voyager avec une vitesse presque égale à celle des chemins de fer; elle fera cesser la concentration des masses de travailleurs dont l'absence appauvrit les contrées qui en sont éloignées. Mais à quoi bon détailler les désavantages sociaux et d'économie politique amenés par les chemins de fer? Le public en a conscience et il viendra un moment où il y remédiera. Qu'on ne nous prenne pas cependant pour un stationnaire, un ennemi du progrès. Nous avons admiré le chemin de fer, comme tout le monde; mais quand nous apprenons quelque perfectionnement, quelque progrès nouveau, nous devons le proclamer et l'aider à entrer dans la pratique. C'est ce qui nous a fait parler dans de si grands détails à propos de la roue Néogyre.

PIÈCES JUSTIFICATIVES.

I

CRÉATION DES CARROSSES PUBLICS.

(19 janvier 1662.)

M. le duc de Rouanès, gouverneur et lieutenant-général de la province du Poitou; M. le marquis de Sourches, grand-prévôt de l'hôtel, et M. le marquis de Crénan, grand-échanson de France, se proposèrent d'établir dans Paris des carrosses publics, à l'instar des coches de la campagne; ils représentèrent au roi que ces voitures seroient infiniment commodes pour un grand nombre de personnes, comme plaideurs, gens infirmes et autres, qui, n'ayant pas le moyen d'aller en chaise ni en carrosse, parce qu'il en coûtoit une pistole ou deux écus au moins par jour, pourroient être menés pour un prix tout à fait modique par le moyen de ces carrosses, qui feroient toujours les mesmes trajets dans Paris, d'un quartier à l'autre, savoir : les plus grands, *pour cinq sous marqués,* et les autres

à moins; pour les faubourgs à proportion, et partiroient toujours à heures réglées, quelque petit nombre de personnes qui s'y trouvassent, même à vide, s'il ne s'y présentoit personne, sans que ceux qui se serviroient de cette commodité fussent obligés de payer plus que leurs places; le roi fit examiner la proposition dans son conseil; en conformité du résultat du 19 janvier 1662, il fut expédié des lettres-patentes en forme d'édit, datées des mêmes mois et an (régistrées au Parlement le 27 février suivant), par lesquelles : « Sa Majesté voulant faciliter autant qu'il étoit possible la commodité de ses sujets, donne à MM. de Rouanès, de Sourches et de Crénan la faculté et permission d'établir dans la ville et faubourgs de Paris, et autres de son obéissance, tel nombre de carrosses qu'ils jugeront à propos, et aux lieux qu'ils trouveront les plus commodes, qui partiront à heures réglées, pour aller continuellement de quartier à autre, où chacun de ceux qui se trouveront aux dites heures, ne paiera que sa place pour un prix modique; pour jouir dudit privilége par MM. de Rouanès, de Sourches et de Crénan, leurs successeurs et ayant-cause, pleinement, paisiblement et à toujours; avec défenses à toutes personnes, de quelque qualité et condition qu'elles

soient, de faire ni souffrir être fait aucun établissement de carrosses, coches ou autres voitures différentes, sous prétexte qu'elles fussent d'autre forme, figure, nombre de chevaux et autres différences, ni toutes autres sortes de voitures roulantes, généralement quelconques qu'on voudroit faire aller à l'instar des coches de la campagne, et imitation du présent établissement dans la ville de Paris et autres sans la permission des donataires ou de ceux qui se trouveroient être valablement autorisés d'eux ou de leurs successeurs ou ayant-cause, à peine contre les contrevenants de 3,000 livres d'amende, et de confiscation de leurs chevaux, carrosses et autres voitures.

DE LA MARE, *Traité de la Police.*

II.

SECONDE ROUTE DES CARROSSES PUBLICS

establis pour la commodité des bourgeois de Paris.

DE PAR LE ROY.

On fait à sçavoir, que l'on commencera mardy prochain, onzième jour du mois d'avril, la seconde route

des carrosses publics qui iront de la rue Saint-Antoine, vis-à-vis la Place Royale, jusques à la rue Saint-Honoré près l'église Saint-Roch, lesquels carrosses partiront pleins ou vuides, et commenceront leur route à six heures et demie du matin, et continueront de demy quart-d'heure en demy quart-heure (ce qui sera toujours de mieux en mieux exécuté, et dans les heures mesmes où la disnée a causé jusques à présent quelques retardements, qui n'arrivera plus, par le moyen d'une auction de l'establissement) : et passeront par la rue et Place Royale, rue Neuve-Sainte-Catherine, rue des Trois-Pavillons, rue Barbette, vieille rue du Temple, rue de Quatre Fils, eschelle du Temple, Michel-le-Comte, rue Grenier-Saint-Lazare, rue Aux Ours, rue Saint-Denys, (1). . . . . .

. . . . . .

Il partira aussi aux mesmes heures d'autres carrosses (2). . . . . route, et iront jusques au mesme endroit de la rue Saint-Antoine, sans se détourner, et ne s'arresteront que pour laisser monter et descendre en tel lieu de ladite route que l'on vou-

(1) Il y a ici une ligne et demie environ qui a été coupée par le relieur.

(2) Il y a encore en cet endroit quelques mots coupés.

dra, et où chacun ne payera pour sa place que le prix ordinaire.

Et ainsi tous ceux qui se trouveront dans les rues cy-dessus marquées, ou aux environs, pourront prendre lesdits carrosses en tel lieu de ladite route qui leur sera le plus commode, et les faire arrester pour y monter, ou se faire descendre, en tel lieu aussi de ladite route qui leur plaira.

Et pour la plus grande commodité du public, en attendant qu'on establisse toutes les routes droites, par le moyen desquelles on ira dans un mesme carrosse de tous les quartiers de Paris aux autres, l'on a pratiqué que la seconde route se vînt rejoindre à la première dans la rue Saint-Denys, près Saint-Innocent, afin que l'on puisse se servir de l'advantage des deux routes; car, par ce moyen, ceux qui voudront, par exemple, aller du quartier de Luxembourg, vers celui des Petits-Capucins du Marais, se mettront dans un des carrosses de la rue de Tournon, qui les menera jusques dans la rue Saint-Denys, au bout de la rue des Lombards, où ils se feront descendre, pour monter dans le premier carrosse qui passera par le coin de Saint-Innocent, qui les menera au Marais. De mesme ceux du quartier Saint-Gervais, qui auront affaire au

Louvre, s'y feront mener par la mesme manière. Et enfin ou pourra aller de cette sorte de tous les quartiers d'une route, à tous ceux de l'autre : et encore qu'en changeant de carrosse, on soit obligé de payer de nouveau, néantmoins le prix est si modique, et la commodité si grande, qu'il n'y a personne qui ne soit bien aise de se servir de cet advantage, en attendant l'establissement des autres (comme il est dit cy-dessus) où l'on ne payera qu'une fois, parce qu'on ne changera plus de carrosse.

Et attendu que par expérience on a trouvé qu'il arrivoit divers inconvénients lorsque l'on retenoit les carrosses entiers, pour six places seulement, et entr'autres, que dès qu'il y avoit six personnes dans lesdits carrosses, ils refusoient de recevoir les survenants, disant qu'ils estoient tous d'une mesme compagnie, et avoient arresté le carrosse tout entier, ce qui apportoit une incommodité fort notable à ceux qui attendoient sur la route; on fait à sçavoir que personne ne pourra retenir lesdits carrosses entiers, qu'en payant les huit places.

Et comme on a encore eu advis qu'il estoit arrivé quelques inconvéniens qui pouvoient donner de l'incommodité aux bourgeois qui désirent se servir des-

dits carrosses; comme par exemple, lorsque les cochers refusent de s'arrester pour les prendre sur la route, quoyqu'il y ait encore des places vuides, ou autres choses semblables; on fait aussi à sçavoir que l'on a marqué tous les carrosses, et que la marque est posée au haut des moutons aux deux costez du siége du cocher, avec des fleurs de lys, par un, deux, trois, quatre, etc., selon le nombre des carrosses de chaque route. Et ainsi on prie ceux qui pourroient avoir quelque sujet de se plaindre des cochers, de vouloir se souvenir de la marque du carrosse, et d'en donner advis au commis d'un des bureaux, afin qu'on y donne l'ordre nécessaire.

Les carrosses seront toujours armoriez des armes et blazons de la ville de Paris, et les cochers vestus d'une casaque bleue.

On fait aussi à sçavoir que par l'arrest de vérification du Parlement, défenses sont faites à tous soldats, pages, lacquais, et autres gens de bras, d'y entrer, pour la plus grande commodité et liberté des bourgeois.

(Placard imprimé, dans un recueil d'Édits et autres pièces. Bibliothèque de l'Arsenal, in-4°. Jurisprudence, n° 2830).

III

TROISIÈME ROUTE DES CARROSSES PUBLICS

pour la commodité des bourgeois.

DE PAR LE ROY.

On fait à sçavoir que la troisième route des carrosses publics sera establie le lundy vingt-deuxième jour de may 1662, et qu'ils commenceront à partir à six heures et demie du matin de la rue Montmartre, au carrefour de la rue Neuve-Saint-Eustache, et passeront de demy quart-d'heure en demy quart-d'heure par la rue des Fossez-Montmartre, rue des Vieux-Augustins, rue Coquillière, rue Grenelle, devant l'hostel de M. le Chancelier; rue d'Orléans, devant celuy de M. le Procureur Général, rue Saint-Honoré, à la Croix-du-Tiroir, rue de l'Arbre-Sec, devant Saint-Germain-l'Auxerrois, sur le Pont-Neuf, au Cheval de Bronze, le long du cay des Orphèvres, vis-à-vis la porte de l'hostel de M. le premier Président, rue Neuve-Saint-Louys, sur le Pont-Saint-Michel, rue de la Harpe, rue des Cordeliers, à la porte Saint-Germain, rue de Condé et rue de Tour-

non, jusqu'au bureau cy-devant étably devant le Luxembourg: où estant arrivez, ils retourneront sans retardement et par le mesme chemin à la dite rue Montmartre, et ne s'arresteront que pour laisser monter ou descendre en tel lieu de la route que l'on voudra, et où chacun ne payera pour sa place que le prix ordinaire. Ainsi, ceux qui auront affaire au Sceau, au Louvre, au Grand Conseil et au Palais, pourront se servir des carrosses de cette route.

Pour la commodité du public, en attendant qu'on establisse toutes les autres routes, par le moyen desquelles, de tous les quartiers de Paris on ira partout, on a pratiqué que cette troisième route se joigne avec les deux autres cy-devant establies, savoir: avec la première qui va de Luxembourg à la rue Saint-Antoine, audit Luxembourg et au Cheval de Bronze; et avec la seconde qui va de Saint-Roch à ladite rue Saint-Antoine, le long de la rue Saint-Honoré, depuis la Croix-du-Tiroir jusqu'au carrefour de la rue d'Orléans. Ainsi, ceux qui voudront aller (par exemple) depuis la rue Montmartre et ses environs, jusqu'à la Place Royale, pourront descendre à la Croix-du-Tiroir, et prendre un des carrosses qui, de Saint-Roch, vont à ladite Place Royale, et ainsi des autres. Par ce moyen,

on pourra aller de chacun des quartiers de ces trois routes, à tous ceux des deux autres ; et encore qu'en changeant de carrosse on soit obligé de payer une seconde fois, néantmoins le prix est si modique et la commodité si grande, qu'il n'y a personne qui ne soit bien aise de se servir de cet advantage.

Le désir que l'on a de rendre le public satisfait de plus en plus, a obligé de faire de grandes dépenses pour avoir un équipage dont chascun aura sujet d'estre content, soit pour la bonté des chevaux, soit pour la beauté des carrosses, soit pour la diligence avec laquelle ils feront leurs voyages.

On fait aussi sçavoir que pour empêcher les longueurs des changements de monnaye qui consomment beaucoup de temps, on ne prendra point d'or.

Et pour éviter tous les inconvéniens qui pourroient donner de l'incommodité aux bourgeois qui se servent desdits carrosses : comme, par exemple, lorsque les cochers refusent de s'arrester pour prendre sur la route ceux qui désirent entrer dans lesdits carrosses, quoyqu'il y ait des places vuides; le public est averty que tous les carrosses tiendront doresnavant huit personnes à l'aise, et que la marque de chaque carrosse sera apposée aux quatre moutons, par une, deux, trois, etc.,

selon le nombre des carrosses de chaque route, et dans celle-cy les marques sont de fleurs de lys d'or à fonds d'azur. Ainsi, on prie ceux qui pourroient avoir quelque sujet de se plaindre d'un des cochers de se souvenir de la marque du carrosse et d'en avertir un des commis qui seront aux bureaux, aux deux bouts de la route, afin qu'on y apporte les ordres nécessaires.

Les carrosses seront toujours armoriez des armes et écussons de la ville, et les cochers et lacquais vestus d'une casaque bleue. Mais celles de cette troisième route auront sur les coutures un galon aurore, blanc et rouge.

On fait encore sçavoir que par l'arrest de vérification au Parlement, défenses sont faites à tous soldats, pages, lacquais, et tous autres gens de livrée, manœuvres et gens de bras, d'y entrer, pour la plus grande commodité et liberté des bourgeois.

IV

CINQUIÈME ROUTE DES CARROSSES PUBLICS

pour la commodité des bourgeois.

DE PAR LE ROY.

On fait à sçavoir que la cinquième route des carrosses publics, sera establie mercredi 5 juillet 1662, et qu'ils commenceront à partir à six heures et demie du matin, de la rue de Poitou au carrefour des rues de Bercy et d'Orléans, et passeront de demy quart-d'heure en demy quart-d'heure, par la rue d'Anjou, rue du Grand-Chantier, autrement des Enfants-Rouges, à l'hostel de Guise, rue de Braque, rue Saint-Avoye, au carrefour Sainte-Croix et Barre-du-Bec, rue Neuve-Saint-Médéric, rue Saint-Martin, rue des Arcis, pont Notre-Dame, Marché-Neuf, pont Saint-Michel, rue Saint-André-des-Arts, Porte de Bussi, rue des Fossés, rue des Quatre-Vents, devant la porte de la Foire, et continueront dans la rue de Tournon, jusqu'au Luxembourg, au bureau ci-devant établi ; où estant arrivés,

ils retourneront sans retarder, et par le mesme chemin, à ladite rue de Poitou; et ne s'arresteront que pour laisser monter ou descendre, en tel lieu de la route que l'on voudra, et où chacun ne payera pour sa place que le prix ordinaire.

On fait aussi à sçavoir que pour empêcher les longueurs des changements de monnaye, qui consomment beaucoup de temps, on ne prendra point d'or.

Les carrosses seront armoriez des armes et écussons de la ville, et les cochers et lacquais revestus d'une casaque bleue, qui aura sur les coutures un passement blanc, orange, vert et rouge, large d'un doigt.

« On fait encore à sçavoir que, par l'arrest de vérification au Parlement, défenses sont faites à tous soldats, pages, lacquais et tous autres gens de livrée, manœuvres et gens de bras, d'y entrer, pour la plus grande commodité et liberté des personnes de mérite. »

V

ROUTES DU TOUR DE PARIS.

DE PAR LE ROY.

On fait à sçavoir que les routes des carrosses publics pour faire le tour de Paris, pour la commodité des bourgeois, seront establies samedi prochain, jour de saint Jean-Baptiste, vingt-quatrième du présent mois de juin; six desquels carroses partiront de la rue Neuve-Saint-Paul, et les autres six de la rue Taranne au faubourg Saint-Germain; desquels six carrosses de la rue Neuve-Saint-Paul, trois partiront à main droite, pour aller du côté de la Place Royale, et, en faisant le tour de Paris, par les endroits ci-après nommés, se rendront en la même rue Neuve-Saint-Paul: et les trois autres en prenant sur la gauche, passeront par l'île Notre-Dame, et feront aussi le tour de Paris, pour se rendre à la même rue Neuve-Saint-Paul.

Et à l'égard de six de la rue Taranne, ils se partageront de mesme façon: savoir, trois à main droite et trois à main gauche, pour faire aussi le mesme tour de Paris, et se rendre à la mesme rue Taranne.

Et voici leur route :

La rue Neuve-Saint-Paul,
Rue Beautreillis,
Place Royale,
Rue Neuve-Saint-Louis,
Rue Saint-François,
Rue de Poitou.

Là sera un des six bureaux.

Rue d'Anjou,
Rue Pastourelle,
Rue des Gravilliers,
Rue Saint-Martin,
Rue Grenétat,
Rue Saint-Denys,
A Saint-Jacques-de-l'Hospital.

Là sera un autre bureau.

Rue Mauconseil,
Devant l'hostel de Bourgogne,
Rue Française,
Rue Pavée,
Rue Tiquetonne,
Rue Plâtrière,
Au coin de l'hostel d'Épernon.
Rue Verdelet,
Rue Pagevin,
Au carrefour Morin,
Devant le palais Mazarin,
Rue de Richelieu,
Rue Traversine,
Aux Bâtons-Royaux.

Là sera un autre bureau.

Devant les Quinze-Vingts,
Rue Saint-Thomas-du-Louvre,
Pont-Rouge,
Quai des Théatins,
Rue des Saints-Pères.

Là il y aura un autre bureau.

Rue Sainte-Marguerite,
Rue des Augustins,
Rue des Cannettes.

Et au temps de la Foire.

Devant la petite porte d'icelle,
Rue Férou,
Rue des Fossoyeurs,
Le long du Luxembourg,
A la Porte Saint-Michel,
Devant la Sorbonne.

Là il y aura un autre bureau.

Rue de la Harpe,	Place Maubert,
Rue des Mathurins,	Rue des Bernardins,
Rue Saint-Jacques,	Quai de la Tournelle,
Rue Gallande,	Ile Notre-Dame.

Là il y aura un autre bureau.

Devant l'hostel de Sens,	Devant l'Ave-Maria,

Jusques à ladite rue Neuve-Saint-Paul, d'où ils étoient partis.

Afin que l'on puisse reconnoître les lieux où sont establis les bureaux, il y aura à la porte de chacun une affiche pareille à celle-ci.

Et sur lesdites routes il passera des carrosses allant et venant aussi fréquemment que dans les autres.

On paiera le prix ordinaire de cinq sous marqués en montant dans lesdits carrosses, en quelque lieu que ce soit de la route, soit qu'il y ait bureaux, ou non; et lorsqu'on passera deux bureaux, on paiera encore cinq autres sous marqués. Par exemple, si on monte à la Place Royale, où il n'y a aucun des six bureaux désignés ci-dessus, et que de là on veuille aller du côté de la place Maubert, on rencontrera le bureau de l'île Notre-Dame, auquel on ne paiera rien de nouveau, parce qu'on n'aura encore passé qu'un bureau.

Que si l'on veut passer au delà de l'autre bureau d'après, qui est celui de la Sorbonne, on paiera là une seconde fois. Mais si on veut descendre audit bureau de la Sorbonne sans passer outre, on ne paiera pas cette seconde fois.

Que si on monte dans le bureau de l'île Notre-Dame, pour aller dans le faubourg Saint-Germain, jusqu'au bureau de la rue Taranne, on ne paiera qu'une fois en montant, attendu que le bureau où l'on monte n'est point compté pour un des deux qui obligent à payer pour la seconde fois.

Mais qui monteroit par exemple cinquante pas par delà le bureau de l'île Notre-Dame, comme vers l'hostel de Sens, il paieroit deux fois, s'il vouloit passer au delà du bureau de la Sorbonne, ce qui se pratiquera pour tous les autres bureaux desdites routes du tour. L'on n'a pu se dispenser de faire les choses ainsi pour beaucoup de considérations, et entre autres, afin que l'on ne payât point deux fois, sinon lorsque l'on feroit plus que la longueur d'une route entière.

Lesquelles routes du tour ont été ainsi establies, pour faciliter la communication entière de tous les quartiers de Paris, et afin que de partout on puisse aller partout, et que ceux qui iront par les routes de

traverse, estant arrivés au bout d'icelles, puissent par le moyen dudit tour, se remettre en quelque autre route que ce soit, où ils pourroient avoir affaire. Laquelle communication sera dans sa perfection, lorsque les quatre routes de traverse qui restent à establir seront en état de rouler : ce qui sera dans peu, et apportera dans Paris, une commodité qui n'avoit point été imaginée jusqu'à présent !

Attendu que présentement on ne peut passer au Pont-Rouge : en attendant qu'il soit refait, on ira passer dans la rue de Taranne, dans la rue Saint-Benoît, rue des Petits-Augustins : de là, sur le quai de la Porte-de-Nesle, sur le Pont-Neuf, sur le quai de l'École, et le long de la galerie du Louvre, pour gagner la rue Saint-Thomas-du-Louvre, et de mesme en retournant.

« On fait encore sçavoir que par arrêt de vérification « au Parlement, défenses sont faites à tous soldats, « pages, lacquais et tous autres gens de livrée, ma- « nœuvres et gens de bras, d'y entrer, pour la plus « grande commodité et liberté des bourgeois. »

VI

ORDONNANCE

concernant les attaques contre les carrosses publics.

DÉ PAR LÉ ROY ÉT M. LE PRÉVOT DE PARIS
OU MONSIEUR SON LIÉUTENANT CIVIL.

Sur ce qui nous a été représenté par le procureur du roi que l'establissement des carrosses pour la commodité du public ayant été fait en conséquence des lettres-patentes de S. M. vérifiées en la cour du Parlement, dont les bourgeois reçoivent beaucoup d'utilité et de satisfaction, il seroit arrivé que quelques lacquais ont dit des injures aux cochers et frappé, en passant, des lacquais desdits carrosses publics, et mesme qu'à une dispute pour un passage de rue, un lacquais a eu l'insolence de jeter des pierres à un desdits cochers publics, dans la rue des Francs-Bourgeois, le 12e du présent mois, quoique ledit carrosse fût armorié des écussons de la ville, et ledit cocher couvert d'une casaque bleue aux armes du roi; en sorte que ledit cocher auroit été blessé à la tête avec effusion de sang; ce qui

étoit nécessaire de réprimer. Nous, ayant égard à ladite remontrance, avons ordonné et ordonnons que le commissaire Mesnier sera incessamment informé des faits ci-dessus, circonstances et dépendances, pour l'information faite et rapportée être ordonnée ce qu'il appartiendra; cependant, faisons défense à tous lacquais, vagabonds et gens sans aveu, de commettre aucune insolence ni excès contre lesdits cochers et lacquais desdits carrosses, à peine du fouet, et de plus grande punition s'il y échoit, et à toutes sortes de personnes de quelques qualité et condition qu'ils soient, de leur apporter aucun trouble ni empeschement, ni de faire aucune violence aux cochers, soit pour les faire avancer sans avoir préalablement payé, ou de les vouloir contraindre à se détourner de leurs routes, ou sous quelque autre prétexte ou occasion que ce puisse être, à peine de cinq cents livres d'amende. Enjoignons à tous les commissaires des quartiers d'y tenir la main, et à tous huissiers, sergens et archers de se saisir des contrevenans: et sera la présente ordonnance lue, publiée et affichée aux carrefours de cette ville, et partout où besoin sera, et exécutée nonobstant opposition ou appellation quelconque et sans préjudice d'icelles. Signé Daubray et de Riantz. Fait et ordonné par

Messire Dreux Daubray, chevalier, comte d'Offemont, seigneur de Villiers, conseiller du roi en ses conseils, et lieutenant civil en la ville, prévôté et vicomté de Paris, le samedi quinze avril 1662.

SAGOT.

Cecy publié à son de trompe et cris publics en tous les carrefours ordinaires et extraordinaires de la ville et faubourgs de Paris, par moi Charles Canto, crieur-juré du roi, accompagné de trois trompettes, etc.

Le mardi dix-huit avril 1662 et affiché.

Signé : CANTO.

(In-folio plano, dans le recueil du Crieur-Juré. Grand in-folio. Bibliothèque Nationale.)

VII

ORDONNANCE

concernant les carrosses publics.

Mai 1662.

DE PAR LE ROY.

On fait à sçavoir que la troisième route des carrosses publics sera establie le lundy, 22e jour de may 1662, et qu'ils commenceront à partir à six heures et demie du matin de la rue Montmartre, au carrefour de la rue Neuve-Saint-Eustache, et passeront de demy quart-d'heure en demy quart-d'heure par la rue des Fossez-Montmartre, rue des Vieux-Augustins, rue Coquillière, rue Grenelle, devant l'hostel de monsieur le Chancelier, rue d'Orléans devant celuy de monsieur le Procureur général, rue Saint-Honoré, à la Croix-du-Tiroir, rue de l'Arbre-Sec, devant Saint-Germain-l'Auxerrois, sur le Pont-Neuf, au Cheval de Bronze, le long du cay des Orphèvres, vis-à-vis la porte de l'hostel de monsieur le premier Président, rue Neuve-Saint-Louys, sur le pont Saint-Michel,

rue de la Harpe, rue des Cordeliers, à la porte Saint-Germain, rue de Condé et rue de Tournon, jusqu'au bureau cy-devant estably devant Luxembourg : où estant arrivez ils retourneront sans retardement et par le mesme chemin à la dite rue Montmartre, et ne s'arresteront que pour laisser monter ou descendre, en tel lieu de la route que l'on voudra, et où chacun ne payera pour sa place que le prix ordinaire. Ainsi ceux qui auront affaire au Sceau, au Louvre, au grand Conseil et au Palais, pourront se servir des carrosses de cette route (1). . . . . .

. . . . . .

Bronze (2); et avec la seconde qui va de Saint-Roch à ladite rue Saint-Antoine, le long de la rue Saint-Honoré, depuis la Croix-du-Tiroir jusqu'au carrefour de la rue d'Orléans. Ainsi ceux qui voudront aller par exemple, depuis la rue Montmartre et ses environs, jusqu'à la Place Royale, pourront descendre à la Croix-du-Tiroir, et prendre un des carrosses qui de Saint-Roch vont à la dite Place Royale, et ainsi des autres. Par ce moyen on pourra aller de chacun des

(1) Deux lignes environ ont été coupées par le relieur.
(2) Le Cheval de Bronze ou la statue d'Henri IV sur le Pont-Neuf.

quartiers de ces trois routes à tous ceux des deux autres; et encore qu'en changeant de carrosse on soit obligé de payer une seconde fois, néantmoins le prix est si modique, et la commodité si grande, qu'il n'y a personne qui ne soit bien aise de se servir de cet advantage.

Le désir que l'on a de rendre le public satisfait de plus en plus, a obligé de faire de grandes dépenses pour avoir un équipage dont chascun aura sujet d'estre content, soit pour la bonté des chevaux, soit pour la beauté des carrosses, soit pour la diligence avec laquelle ils feront leurs voyages.

On fait aussi à sçavoir que pour empescher les longueurs des changemens de monnaye, qui consomment beaucoup de temps, on ne prendra point d'or.

Et pour éviter tous les inconvéniens qui pourroient donner de l'incommodité aux bourgeois qui se servent desdits carrosses, comme par exemple lorsque les cochers refusent de s'arrester pour prendre sur la route ceux qui désirent entrer dans lesdits carrosses, quoyqu'il y ait des places vuides; le public est averty que tous les carrosses tiendront doresnavant huit personnes à l'aise, et que la marque de chaque carrosse sera apposée aux quatre moutons, par une, deux,

trois, etc., selon le nombre des carrosses de chaque route, et dans celle-cy les marques sont de fleurs de lys d'or à fonds d'azur. Ainsi on prie ceux qui pourroient avoir quelque sujet de se plaindre d'un des cochers, de se souvenir de la marque du carrosse, et d'en avertir un des commis qui seront aux bureaux, aux deux bouts de la route, afin qu'on y apporte les ordres nécessaires.

Les carrosses seront toujours armoriez des armes et écussons de la ville, et les cochers et lacquais vestus d'une casaque bleue; mais celles de cette troisième route auront sur les coutures un galon aurore, blanc et rouge.

On fait encore à sçavoir que par l'arrest de vérification au Parlement, défenses sont faites à tous soldats, pages, lacquais, et tous autres gens de livrée, manœuvres et gens de bras, d'y entrer, pour la plus grande commodité et liberté des bourgeois.

(Placard imprimé dans un recueil d'Édits et autres pièces. Bibliothèque de l'Arsenal, in-4°. Jurisprudence, n° 2830).

FIN.

TABLE DES MATIÈRES.

HISTOIRE DES VOITURES DANS L'ANTIQUITÉ, p. 3.

Chars, p. 6. Le soc, p. 6. Le rouleau, p. 7. La claie, p. 7. Chars des dieux, p. 9. Chariots, chars et litières, p. 10. Chars en Égypte, p. 12. *Idem* en Grèce, p. 12. La biga, p. 13. Courses à chars, p. 13. Le quadrige, p. 14. Chars lacédémoniens, p. 14. Course du char à deux chevaux, p. 15. Char à quatre roues, p. 16. Chars romains, p. 18. Chars étrusques, p. 19. L'arcera, p. 19. Le carpentum, p. 20. La carruca, p. 21. L'apène, p. 23. Le cisium, p. 23. Poste publique, p. 23. Voyages de César, p. 24. Postes sous Auguste, p. 24. Voitures de l'empereur Commode, p. 25. Vitruve, cité, p. 25. Première voie romaine, p. 27. Lois romaines sur les voitures, p. 28. Messaline, p. 29. Constantin abuse des postes, p. 29. La benna, p. 31. La plecta, la canathra, la sirpéa, l'essedum, p. 32. Le pilentum, p. 34. La thensa, p. 35. Char de Ptolémée Philadelphe, p. 36. Héliogabale, le char de son dieu, p. 36. La thensa germaine, p. 37. Char d'Alexandre, p. 38. La litière, la basterne, p. 42. Éléphants attelés aux chars, p. 43. Lois somptuaires à Rome, p. 47. Voitures en Chine, p. 49.

HISTOIRE DES VOITURES AU MOYEN-AGE, p. 51.

Voitures sous les Mérovingiens, p. 52, 53. Voiture d'Erkenwald, p. 53. Ordre d'Athanaric, p. 54. Les karràsches des poëmes du Moyen-Age, p. 54. Le carroccio des villes lombardes, p. 54. L'empereur Charles IV en voiture, p. 55. Charles V et le comte de Tancarville, p. 56. Isabelle, femme de Charles VI, en chariot branlant, p. 57. Isabelle, duchesse de Bourgogne, en litière, p. 57. Les médecins montaient des mules ou des chevaux, p. 58. Monture du pape, p. 59. Voitures en Angleterre, p. 60. Voitures en Italie, p. 61. Voitures en Allemagne, p. 64. Voitures en Chine, p. 65.

HISTOIRE DES VOITURES AU SEIZIÈME SIÈCLE, p. 67.

Carrosse de Diane, fille d'Henri II; carrosse de Raimond de Laval Boisdauphin, p. 68. Éléonore d'Autriche sur une haquenée, p. 68. Carrosses et coches d'Henri III, p. 68. Fête donnée par le cardinal de Bourbon, p. 70. Remontrances de Renaud de Beaune, p. 72. Mémoires de J.-A. de Thou, cités, p. 72, 73. Les carroches ou coches, p. 74. Demande du parlement à Charles IX de supprimer les coches, p. 76. Coche de Marguerite de Valois, p. 77. Pavage des rues de Paris, p. 79. Éclairage des rues de Paris, p. 80. Voitures en Angleterre, p. 84. Voitures en Allemagne, p. 86.

HISTOIRE DES VOITURES DEPUIS LA FIN DU SEIZIÈME SIÈCLE, p. 89.

Accident d'Henri IV en voiture, p. 90. Henri IV n'a qu'un coche, p. 91. Sa pauvreté, p. 92. Malherbe, cité, p. 92. La Fleur nettoie Paris, p. 93. Sully fait planter des ormes le long des routes, p. 93. Salomon de Caux et le nettoiement des rues de Paris, p. 94. Pavé des rues de Londres, p. 94. Pavage des rues dans des villes d'Allemagne, p. 95. Les Juifs enlèvent les immondices des rues, p. 95. Singulière liberté dans Paris, p. 97. Les carrosses sous Henri IV, p. 100. Luxe sous Henri IV, p. 102. Lois somptuaires sous Louis XIII, p. 103. Sénac de Meilhan, cité, p. 104. Kouan-tse, économiste chinois, cité, p. 105. Le marquis de Cœuvres et le marquis de Rambouillet furent les premiers jeunes gens qui eurent des carrosses, p. 106. Ce qu'étaient les carrosses sous Henri IV, p. 107. Anecdotes, p. 108, 109. Origine du mot coche, p. 110. La guide de Paris, de Dechuys, 1647, cité, p. 111. Anecdotes, p. 113, 114. Statuts des selliers, p. 115. Voitures en Angleterre, p. 116. Œuvres de D. Marot, citées, p. 117. Voitures en Allemagne, p. 117. Carrosses de louage sous Louis XIV, p. 121. Ordonnances sur les fiacres, p. 125. Nombre de voitures dans Paris, p. 128. Fiacres de Londres, p. 128. Fiacres d'Édimbourg, p. 130. Carrosses à cinq sols de 1662, ou omnibus du XVIIe siècle, p. 130. Le livre commode d'Abraham du Pradel, cité, p. 139. Les carrosses modifient l'architecture au XVIIe siècle, p. 141. La berline, p. 145. Le vis-à-vis, p. 146. Les chaises, p. 146. Les brouettes, roulettes ou vinaigrettes, p. 146. La diligence, le berlingot, le carrosse coupé, le coche, la gondole, la calèche, le phaéton, p. 147. Le cabriolet, p. 147. Voyages au XVIIIe siècle, p. 150. Diligences Notre-Dame-des-Victoires, p. 155. Les courriers, les malles, p. 155. Le panier à salade, p. 157. Les postillons français, p. 158. Les omnibus de 1828, p. 161. M. Monmerqué, cité, p. 164. Le coucou, p. 165.

LE WAGON OU CHEMIN DE FER, p. 171.

Les éolipiles, p. 171. Blasco de Garay construit un pyroscaphe, p. 174. Salomon de Caux, son livre, p. 172. Denis Papin, p. 173. Gauthier, Robison et Watt, Cugnot, Oliver Evans, Trevithik, p. 173. Blekinsop, p. 174. Premier chemin de fer public, p. 174. Statistique des chemins de fer en Angleterre, p. 177.

LA LOCOMOTION A ROUES NÉOGYRES, p. 179.

PIÈCES JUSTIFICATIVES, p. 187.

FIN DE LA TABLE DES MATIÈRES.

Coulommiers. — Imprimerie de A. MOUSSIN. — 1856.

6753